



# भारत का राजपत्र

# The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 342]

नई दिल्ली, मंगलवार, सितम्बर 11, 2018/भाद्र 20, 1940

No. 342]

NEW DELHI, TUESDAY, SEPTEMBER 11, 2018/BHADRA 20, 1940

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

मुंबई, 28 अगस्त, 2018

सं. टीएएमपी/11/2018-आईसीटीपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईसीटीपीएल), से मुंबई पत्तन परिसरों में विकसित इसके ऑफ-शोर कंटेनर टर्मिनल (ओसीटी) में आरओआरओ, इस्पात कार्गो और कंटेनर के प्रहस्तन हेतु तदर्थ आधार पर प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्राप्त प्रस्ताव का, संलग्न आदेशानुसार, निपटान करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### मामला संख्या. टीएएमपी/11/2018-आईसीटीपीएल

इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईसीटीपीएल)

-----

गावेदक

### गणपूर्ति

- (i) श्री टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जुलाई, 2018 के 31वें दिन पारित)

यह मामला एतद्वारा इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईसीटीपीएल), से मुंबई पत्तन परिसरों में विकसित इसके ऑफ-शोर कंटेनर टर्मिनल (ओसीटी) में आरओआरओ, इस्पात कार्गो और कंटेनर के प्रहस्तन हेतु तदर्थ आधार पर प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईसीटीपीएल) ने कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु बल्लार्ड पिअर स्टेशन (बीपीएस) कंटेनर की सुविधाओं के आवश्यक विकास और कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु एमबीपीटी में एक ऑफ-शोर कंटेनर टर्मिनल (ओसीटी) के निर्माण और प्रबंधन सहित प्रचालन एवं प्रबंधन हेतु दिनांक 3 दिसंबर 2007 को मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) के साथ एक अनुज्ञासि करार (एलए) पर हस्ताक्षर किए। एलए के अनुच्छेद 2.2 के अनुसार, एमबीपीटी ने आईसीटीपीएल को निम्नलिखित के लिये अनुज्ञासि प्रदान की है:

(i). 30 वर्ष की अवधि, अनुज्ञासि प्रदान करने की तिथि से प्रारंभ हेतु अभिकल्पन, अभियांत्रिकी, वित्त व्यवस्था, निर्माण उपस्करण, प्रचालन, अनुरक्षण, मरम्मत, परियोजना सुविधाओं का प्रतिस्थापन और सर्विस।

(ii). 5 वर्ष की अवधि, अनुज्ञासि प्रदान करने की तिथि से प्रारंभ अथवा ओसीटी परियोजना प्रारंभ होने की तिथि से 2 वर्ष के लिए जो भी पहले हो, हेतु बीपीएस परियोजना का प्रचालन और प्रबंधन।

3. वर्ष 2008-09 से 2 दिसंबर 2012 तक की 5 वर्ष की अवधि के लिए बीपीएस परियोजना के प्रचालन हेतु प्रशुल्क निर्धारित का संक्षिप्त पूर्ववृत्त निम्नवत् है:

(i). इस प्राधिकरण ने अपने आदेश संख्या टीएएमपी/27/2008-आईसीटीपीएल दिनांक 25 नवंबर 2008 द्वारा कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन हेतु एमबीपीटी के तात्कालिक संगत मौजूदा प्रशुल्क स्तर में बीपीएस हेतु अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था को अनुमोदन प्रदान किया। यह अंतरिम व्यवस्था 31 मार्च, 2009 तक वैध थी। अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था की वैधता का विस्तार 31 मार्च, 2010 समय समय पर किया जाता रहा।

(ii). इस प्राधिकरण ने अपने आदेश संख्या टीएएमपी/9/2009-आईसीटीपीएल दिनांक 30 दिसंबर 2009 द्वारा वर्ष 2009-10 से 2011-12 की 3 वर्ष की प्रशुल्क अवधि हेतु सब पर लागू अनुमोदित प्रशुल्क में दिनांक 25 नवंबर 2008 के आदेश द्वारा 10% की कमी को लागू किया।

(iii). (क). 1 वर्ष अर्थात् 2012-13 (बीपीएस परियोजना का अनुज्ञासि की समाप्ति की तिथि से 2 दिसंबर 2012 तक) की अवधि के लिए आदेश संख्या टीएएमपी/41/2011-आईसीटीपीएल दिनांक 9 अप्रैल 2012 द्वारा प्रशुल्क में 25% की वृद्धि की।

(ख). जैसा कि 9 अप्रैल 2012 के प्रशुल्क आदेश के पैराग्राफ संख्या 14 (v) (ओ) में अभिलिखित है कि वर्ष 2011-12 के अनुमान जो दिनांक 9 अप्रैल 2012 के आदेश में विचार किए गए 2009-10 से 2011-12 वर्षों की वास्तविक और वित्तीय/लागत स्थिति के संदर्भ में समीक्षा की शर्त के अधीन थे, उनकी व्यापार हेतु वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार समीक्षा करनी होती है।

(ग). जैसा कि दिनांक 9 अप्रैल 2012 के प्रशुल्क आदेश के पैरा 15.4 में उल्लेख किया गया है, वर्ष 2012-13 के ये अनुमान वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुपालन में आईसीटीपीएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा में समीक्षा की शर्त के अधीन है।

4.1. आईसीटीपीएल से ओसीटी में इसके प्रचालन हेतु प्रशुल्क निर्धारण के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं होने पर जब आईसीटीपीएल से सूचित करने का अनुरोध किया गया तो आईसीटीपीएल ने अपने पत्र संख्या एफआईएन/टीएएमपी/2013-14/068 दिनांक 24 जून 2013 द्वारा, अन्य बातों के साथ-साथ, अवगत कराया कि उसने एमबीपीटी के साथ हस्ताक्षर दिनांक 2 दिसंबर 2012 से बीपीएस में प्रचालन बंद कर दिया है परंतु अनुज्ञासि करार के अंतर्गत एमबीपीटी द्वारा अपना आबंध पूरा नहीं करने के कारण से ओसीटी का निर्माण अपूर्ण होने से वह ओसीटी में अपना प्रचालन स्थानांतरित नहीं कर सका। इस प्रकार, आईसीटीपीएल ने ओसीटी में व्यावसायिक

प्रचालन प्रारंभ करने पूर्व तीन माह की अपेक्षित समय सीमा में ओसीटी में कंटेनर व्यापार प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपना प्रस्ताव प्रेषित करने का आश्वासन दिया है।

**4.2.** जून 2015 में, आईसीटीपीएल, ओसीटी में आरओआरओ इस्पात और कंटेनर प्रचालनों के लिए शुष्क लेने के लिए प्रशुल्क निर्धारण के एक प्रस्ताव लेकर आया। इस प्रस्ताव पर संगत उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों के साथ-साथ अनुग्रहिताता एमबीपीटी के साथ विचार-विमर्श किया गया।

**4.3.** एमबीपीटी ने इस संबंध में अवगत कराया कि चूंकि एमबीपीटी ने न्यासी मंडल ने आईसीटीपीएल ने प्रचालन की तिथि से केवल एक वर्ष की अवधि के लिए परीक्षण आधार पर कार कैरियर प्रहस्तन हेतु ओसीटी के वैकल्पिक उपयोग की अनुमति प्रदान कर दी है इसलिए आईसीटीपीएल के दरमानों में केवल उसी वस्तु/सुविधा के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जाए जिसके लिए एमबीपीटी मंडल ने इसके प्रचालन को अनुमोदन प्रदान किया है।

**4.4.** इस पर विचार करते हुए कि आईसीटीपीएल का जून 2015 में प्रेषित प्रस्ताव वाहनों, इस्पात कार्गो के साथ-साथ कंटेनरों के लिए था और यह प्रस्ताव तीन वर्ष के लिए था एवं एमबीपीटी के अनुरोध पर कि उसने आईसीटीपीएल को एक वर्ष की अवधि के लिए कार कैरियर प्रहस्तन का अनुमोदन प्रदान किया है, आईसीटीपीएल से दिनांक 05 अगस्त 2015 के हमारे पत्र द्वारा एमबीपीटी द्वारा प्रदान किए गए विशेष अनुमोदन के अनुसार अपने प्रस्ताव की समीक्षा करने एवं अपना संशोधित प्रस्ताव प्रेषित करने का अनुरोध किया गया। इसके पश्चात् दिनांक 26 अगस्त, 2015, 14 सिंतवर, 2015 एवं 30 अक्टूबर 2015 के स्परण-पत्र भेजे गए।

**4.5.** आईसीटीपीएल ने इस संबंध में दिनांक 15 दिसंबर 2015 के अपने पत्र द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ अवगत कराया कि उसने इस परियोजना पुनः प्रचालन प्रक्रिया के भाग के रूप में एमबीपीटी को परामर्शदाता से अपेक्षित रिपोर्ट प्रेषित की है और एमबीपीटी द्वारा पुनरीक्षण के पश्चात् उसे पोत परिवहन मंत्रालय के अनुमोदनार्थ प्रस्तुत किया जाएगा। चूंकि इस प्रक्रिया को पूरा होने में 3-4 माह लगेंगे इसलिए आईसीटीपीएल ने जून 2015 का अपना प्रस्ताव वापिस लेने का अनुरोध किया और पुनः प्रचालन प्रक्रिया के पूर्ण होने के पश्चात् एक नया प्रस्ताव प्रस्तुत करने को सहमत हुआ।

**4.6.** तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश संख्या टीएएमपी/51/2015-आईसीटीपीएल दिनांक 15 जनवरी, 2016 के द्वारा आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्ताव वापिस लेने के रूप में आईसीटीपीएल का मामला बंद कर दिया और आईसीटीपीएल द्वारा नया संशोधित प्रस्ताव प्रेषित करने पर कार्रवाई प्रारंभ करने का निर्णय लिया।

**5.** इसे ध्यान में रखते हुए, आईसीटीपीएल ने अपने पत्र संख्या ओपीएस/टीओपी/टीएएमपी/एल/15/17-18 दिनांक 09 फरवरी 2018 द्वारा ऑफशोर कंटेनर टर्मिनल में आरओआरको जलयानों, इस्पात कार्गो और कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु तदर्थ आधार पर वसूल किए जाने वाले प्रशुल्क के निर्धारण हेतु एक प्रस्ताव जारेषित किया है। आईसीटीपीएल द्वारा अपने पत्र में उल्लेख किए गए मुख्य बिंदुओं का सार निम्नवत् है:-

- (i). आईसीटीपीएल को अनारोप्य कारवारों से इस परियोजना के प्रारंभ होने में हो रहे निरंतर विलंब से ओसीटी परियोजना में विलंब हो रहा है। इससे आईसीटीपीएल को अत्यधिक नुकसान हुआ है और लागत में वृद्धि हुई है जिससे कि इस परियोजना में उसके विशाल निवेश को जोखिम उत्पन्न हो गया है। प्रधानमंत्री कार्यालय में हुई बैठक के अनुसार, आईसीटीपीएल ने इस परिस्थितियों को समाप्त करने के लिए ओसीटी गोदी के पैकल्पिक हेतु इस परियोजना के पुनः बोली के विकल्प का प्रस्ताव किया है।
- (ii). टीएएमपी को इस स्थिति के बारे में अवगत कराया गया और चूंकि इस प्रक्रिया को पूरा होने में 3-4 माह लगेंगे इसलिए आईसीटीपीएल ने दिनांक 15 दिसंबर 2015 के अपने पत्र द्वारा अपना आवेदन वापस ले लिया और कहा कि पूरी पुनः प्रचालन प्रक्रिया के पूर्ण होने के पश्चात् एक नया प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा। परिणामस्वरूप, टीएएमपी ने दिनांक 10 फरवरी, 2016 के अपने आदेश द्वारा आईसीटीपीएल का अनुरोध स्वीकार कर लिया।

- (iii). आईसीटीपीएल ने इस प्रमाणिक धारणा के साथ टीएएमपी के समक्ष अपना आवेदन वापिस लेने का अनुरोध किया था कि इस प्रक्रिया को पूरा होने में 3-4 माह लगेगा। तथापि, इस पुनः प्रचालन प्रक्रिया पर अभी तक भी पोत परिवहन मंत्रालय एवं भारत सरकार के अन्य निर्णय प्राधिकरणों/अभिकरणों द्वारा विचार किया जा रहा है। इस प्रकार एक ठोस पुनः प्रचालन योजना की अभी भी प्रतीक्षा है। इसे ध्यान में रखते हुए इस प्रक्रिया को पूरा होने में लगने वाला विलंब पूरी तरह से आईसीटीपीएल के नियंत्रण से बाहर है।
- (iv). जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है कि जबकि विचार किया जा रहा था, आईसीटीपीएल ने निम्नलिखित दरों पर अंतरिम व्यवस्था के रूप में इस्पात कार्गो जलयानों के प्रहस्तन हेतु आरओआरओ कार कैरियर के साथ कुछ परीक्षण प्रचालनों का टर्मिनल से प्रचालन जारी रखा।
- (क). गोदी प्रभार – एमबीपीटी के प्रशुल्क का 1.3 गुणा  
 (ख). घाट शुल्क प्रभार – एमबीपीटी प्रशुल्क के समान
- (v). आईसीटीपीएल ने केवल तदर्थ व्यवस्था के रूप में अपरोक्त दरों का प्रस्ताव किया है क्योंकि पुनः प्रचालन प्रक्रिया चल रही है। उपरोक्त दरें टर्मिनल का उपयोग करने वाले उपयोगकर्ताओं/व्यवसायिकों की सर्वसंपत्ति लेने के पश्चात् स्वीकार की गई है। यह उल्लेखनीय है कि एमबीपीटी ने दिनांक 29 जून 2015 के पूर्व प्रस्ताव में भी वर्तमान प्रशुल्क दर प्रभार के अतिरिक्त 80.73% की दर पर विचार किया है।
- (vi). उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए और विशेष रूप से प्राधिकरण द्वारा पारित पिछले आदेश के संबंध में जिसमें आईसीटीपीएल की पुनः आवेदन करने की छूट दी गई थी आईसीटीपीएल ने अनुरोध किया कि पुनः प्रचालन प्रक्रिया पूर्ण होने तक आरओ-आरओ कार कैरियर, इस्पात कार्गो जलयानों के प्रचालन हेतु अंतरिक व्यवस्था के रूप में उपरोक्त दरों को तदर्थ आधार पर दिनांक 29 जून 2015 से (प्राधिकरण को हमारे पूर्व प्रस्ताव की तिथि होने के कारण से) अनुमोदन प्रदान किया जाए।
- (vii). यह बताया जाता है कि आईसीटीपीएल के लिए इस समय उपरोक्त प्रस्तावित दरों के समर्थन में कोई वित्तीय/व्यापारिक अनुमान उपलब्ध करना कठिन है क्योंकि पुनः प्रचालन प्रक्रिया अभी पूरी होनी है और इस संबंध में अभी स्पष्टता भी आनी है।
- (viii). यह भी दोहराया जाता है कि उपरोक्त दरों के प्रस्ताव के पीछे मूलाधार यह है कि यह सुविधा नई है और इससे अत्यधिक विलंब हो रहा है अत्यधिक धनराशि का निवेश किया गया है और पुनः प्रचालन प्रक्रिया पर विचार अभी पूरा होना है।
- (ix). यह बताया जाता है कि ऐसे अंतरिम उपाय इन परिस्थितियों को समाप्त करने में आईसीटीपीएल के लिए सहायक होंगे। यह भी अनुरोध किया जाता है कि जैसे पुनः प्रचालन प्रक्रिया पूरी हो, आईसीटीपीएल को पुनः आवेदन करने की छूट दी जाए।
- (x). आईसीटीपीएल ने टर्मिनल के व्यापार/उपयोगकर्ताओं से प्राप्त पत्रों की प्रतियां प्रस्तुत की हैं जो दर्शती हैं कि उपयोगकर्ता एमबीपीटी के प्रभारों से 30% अधिक दर पर आईसीटीपीएल की गोदी के लिए गोदी किराया प्रभारों का भुगतान करने के लिए सहमत है।
- (xi). इस प्राधिकरण से यह पुनः प्रचालन प्रक्रिया पूरी होने तक आरओ-आरओ कार कैरियर और इस्पात कार्गो जलयानों के प्रचालन हेतु उपरोक्त दरों को अंतरिम व्यवस्था के रूप में तदर्थ आधार पर दिनांक 29 जून 2015 (अर्थात इसके प्रथम प्रस्ताव की तिथि) से अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध है।

6.1. इस प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच करने पर यह पाया गया है कि आईसीटीपीएल से अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण अपेक्षित हैं। तदनुसार, दिनांक 26 फरवरी 2018 के हमारे पत्र द्वारा आईसीटीपीएल से स्पष्टीकरण / जानकारी देने का अनुरोध किया गया। आईसीटीपीएल ने दिनांक 15 मार्च 2018 के अपने पत्र द्वारा उत्तर दिया है। वांछित जानकारी और आईसीटीपीएल के उत्तर नीचे तालिका में दिए गए हैं:-

क्र.सं.	वांछित जानकारी/स्पष्टीकरण	आईसीटीपीएल का उत्तर
(i).	दिनांक 29 जून 2015 के आईसीटीपीएल के पूर्व के प्रस्ताव में आईसीटीपीएल का प्रस्ताव तीन वर्ष की अवधि के लिए वाहरों, लौह एवं इस्पात सामग्री और कंटनरों के लिए बसूल किए जाने वाले प्रशुल्क के निर्धारण का प्रस्ताव था। तथापि, एमबीपीटी ने उस समय सूचित किया था कि उसने एक वर्ष की अवधि के लिए केवल कार कैरियर के प्रहस्तन का अनुमोदन प्रदान किया है। इस संदर्भ में हमने अपने पत्र संख्या टीएमपी-51/2015-आईसीटीपीएल दिनांक 05 अगस्त 2015 द्वारा आईसीटीपीएल से एमबीपीटी द्वारा तब प्रदान किए गए विशेष अनुमोदन के अनुसार अपने प्रस्ताव की समीक्षा करने और अपना संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अनुरोध किया था।	जैसा कि हमने पूर्व पत्रों में सूचित किया है कि चूंकि पुनः प्रचालन प्रक्रिया चल रही थी, इसलिए दिनांक 29.06.2015 के आईसीटीपीएल के पूर्व प्रस्ताव को आगे जारी नहीं रखा। इसके कारणों और परिस्थितियों के बारे में हमारे पूर्व के पत्र संख्या ओपीएम/टीओपी/टीएमपी/एल/15/17-18 दिनांक 09.02.2018 में पहले ही उल्लेख कर चुके हैं।
(ii)	आईसीटीपीएल ने अब दिनांक 29 जून 2015 से आरओ-आरओ कार कैरियर और इस्पात कार्गो जलयानों के प्रचालन हेतु तदर्थ आधार पर दरों को अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया है। तथापि, आईसीटीपीएल ने एमबीपीटी का अनुमोदन दर्शनी वाला कोई भी दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया है जिसमें आईसीटीपीएल को आरओ-आरओ कार कैरियर एवं इस्पात कार्गो जलयानों के प्रहस्तन की अनुमति दी गई हो। आईसीटीपीएल एमबीपीटी द्वारा आईसीटीपीएल को दिनांक 29 जून 2015 से आरओ-आरओ कार कैरियर और इस्पात कार्गो के प्रहस्तन के प्रदान किए गए अनुमोदन को दर्शनी वाला दस्तावेज प्रस्तुत करे।	एमबीपीटी ने आईसीटीपीएल को एमबीपीटी के दरमान से 1.30 गुण प्रशुल्क, जिसमें एमबीपीटी का राजस्व में 55% और आईसीटीपीएल का 45% हिस्सा है, पर परीक्षण आधार पर प्रचालन की तिथि से एक वर्ष की अवधि के लिए आरओ-आरओ जलयानों के प्रहस्तन हेतु ऑफशॉर कंटेनर टर्मिनल गोदियों (ओसीटी गोदी) के वैकल्पक उपयोग हेतु टीआर संख्या 26 दिनांक 30.05.2015 द्वारा अनुमोदन प्रदान किया। एमबीपीटी ने आईसीटीपीएल को अपने पत्र संख्या सीई सीएफ 226 (सीटीपी)/366 दिनांक 25.06.2015 द्वारा इसके बारे में सूचित किया। यद्यपि, हमारी ओसीटी गोदियों पर दिनांक 20.07.2015 को प्रथम जलयान 'हो सिओल' के प्रहस्तन के साथ प्रचालन प्रारंभ हो गए। एमबीपीटी ने दिनांक 25.06.2015 को अनुमति प्रदान की और इसलिए हमने एमबीपीटी से अनुमति के पश्चात दिनांक 20.06.2015 से प्रशुल्क के निर्धारण का अनुरोध किया एवं अनुमति अवधि के अंदर है।  एमबीपीटी ने अपने नीचे उल्लिखित कार्यालय परिपत्रों (व्यापार परिपत्र) द्वारा इस अनुमतियों को आगे अभिपुष्ट किया। उनकी अवधि बढ़ाई:- (क). 1996-97 का टीएमपी/19-28/31 दिनांक 14.10.2015। (प्रमाण-पत्र से ज्ञात होता है कि सीमाशुल्क विभाग ने दिनांक 07.10.2015 से 06.10.2016 की एक वर्ष की अवधि के लिए आयात/निर्यात वाहनों के उतारने/लदान के लिए ओसीटी के पूरे क्षेत्र को स्थान के रूप में अधिसूचित किया है।) (ख). 1996-97 का टीएमपी/19-28/21 दिनांक 10.10.2016। (परिपत्र से ज्ञात होता है कि आईसीटीपीएल ने ओसीटी गोदी में कार कैरियर के प्रहस्तन की अनुमति प्रदान कर दी गई है।)

		(ग). 1996-97 का दी/एमपी/19-28/24 दिनांक 07.10.2017/(परिपत्र से ज्ञात होता है कि सीमा शुल्क विभाग ने दिनांक 07.10.2017 से 1 वर्ष की अवधि के लिए आयात/निर्यात वाहनों के उतारने/लदान के लिए ओसीटी के पूरे क्षेत्र को स्थान के रूप में अधिसूचित किया है।)
(iii)	<p>आईसीटीपीएल ने बताया है कि वह नीचे उल्लिखित पर इस्पात कार्गो जलयानों के प्रहस्तन हेतु अंतरिम व्यवस्था के रूप में आरओ-आरओ कार कैरियर के साथ-साथ कुछ परीक्षण प्रचालनों के साथ टर्मिनल का प्रचालन कर रहा है।</p> <p>(क). गोदी प्रभार – एमबीपीटी प्रशुल्क का 1.3 गुण।</p> <p>(ख). घाट शुल्क प्रभार – एमबीपीटी प्रशुल्क के समान।</p> <p>आईसीटीपीएल द्वारा बताया गया मूलाधार यह है कि यह एक नई सुविधा है। इस संदर्भ में आईसीटीपीएल का ध्यान वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.12 की ओर आकृष्ट किया जाता है जिसमें निम्नानुसार कहा गया है:</p> <p>“जब कोई पत्तन न्यास कोई नई सुविधा प्रारंभ करता है अथवा मौजूदा सुविधाओं का निजीकरण करता है तो प्रारंभिक अनुमत प्रशुल्क उसी पत्तन पर तुलनात्मक सुविधाओं के मौजूदा प्रशुल्क से अधिक नहीं होगा। यदि ऐसी तुलना उपलब्ध नहीं है तो समीपस्थ तुलनात्मक पत्तन के मौजूदा प्रशुल्क का संदर्भ लिया जाएगा।” इस प्रकार स्वीकृत प्रारंभिक प्रशुल्क प्रचालन प्रथम वर्ष के लिए मान्य होगा इसके पश्चात् निजी प्रचालक की स्वीकार्य लागत एवं निवेश के आधार पर संशोधित प्रशुल्क निर्धारित किया जाएगा। यदि निजी प्रचालक यह सिद्ध करता है कि किए गए अधिक निवेश को ध्यान में रखते हुए उसे पत्तन के मौजूदा प्रशुल्क को स्वीकार करने में कठिनाई होगा तो उसे व्यावसायिक प्रचालन प्रारंभ करने की तिथि से अलग लागत आधारित प्रशुल्क की अनुमति होगी।</p>	<p>जैसा कि हमने अपने पूर्व पत्र और ऊपर बताया है कि चल रही पुनः प्रचालन प्रक्रिया को ध्यान में रखते हुए आगे नहीं बढ़ाया गया है। तथापि एमबीपीटी के अनुमोदन और व्यावसायियों/उपयोगकर्ताओं की सहमति के आधार अंतरिम प्रचालन (एमबीपीटी के प्रशुल्क के 1.3 गुण गोदी प्रभारों और एमबीपीटी प्रशुल्क के समान घाट शुल्क प्रभार) प्रारंभ किए गए हैं। इस संबंध में आगे बताया जाता है कि:-</p> <p>(क). दिनांक 31.03.2015 के लागू प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड में 2.17.3 में इस अंतरिम अवधि में तुलनात्मक सेवाओं/कार्गो संबंधित उपयोगकर्ताओं हेतु मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर ली जाने वाली तदर्थ दरों की अनुमति है। तत्काल संदर्भ हेतु प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संगत खंड 1.17.3 को नीचे पुनः दोहराया जाता है:-</p> <p>“2.17.3- इस अंतरिम अवधि में लागू होने वाली तदर्थ दर तुलनात्मक सेवा/कार्गो हेतु मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर ली जाए और इस पर पोर्ट/टर्मिनल एवं संबंधित उपयोगकर्ता के मध्य परस्पर सहमति होनी चाहिए।”</p> <p>(ख). आईसीटीपीएल ने कार्यक्षम सेवाएं प्रदान करने के लिए उत्तम सुविधा की है। नई पृथक सुविधाओं के कारण में व्यावसायियों/उपयोगकर्ताओं को गाड़ी में प्रथमिकता मिल रही है और वे आईसीटीपीएल द्वारा वसूल किए जा रहे मौजूदा प्रशुल्क (एमबीपीटी की दरमान पर घाटशुल्क और एमबीपीटी की दरमान के 1.3 गुण दर पर गोदी किराया प्रभार) पर स्वेच्छा से सहमत हुए हैं। आईसीटीपीएल ने संबंधित तीन उपयोगकर्ताओं अर्थात् (i) एमओएल इंडिया प्रा.लि. (ii) पारेख मैरीन सर्विस प्रा.लि. और (iii) एम दिनरॉ/एंड कं. प्रा.लि. के सहमति पत्रों (अन्य बातों के साथ-साथ उत्तम सुविधाओं हेतु उनकी संतुष्टि एवं एमबीपीटी दरों से 1.3 गुण प्रशुल्क) की प्रतियां भी प्रस्तुत की हैं।</p> <p>जैसा कि ऊपर बताया गया है कि ये प्रचालन पूर्णतः तदर्थ आधार पर होने के कारण से संशोधित निश्चित प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार करना और उसे प्राधिकरण को इस चरण में प्रस्तुत करना समय नहीं होगा।</p>

	(ग). आईसीटीपीएल दिशानिर्देश की पूरी तरह से पालन करे और उचित प्रकार से प्रस्ताव में संशोधन करे एवं इस प्राधिकरण के समक्ष संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करें।	(ग). पूर्ववर्ती स्पष्टीकरण और तथ्यों एवं परिस्थितियों पर विचार करते हुए हम टीएमपी से अनुरोध करते हैं कि वह इस समय विस्तृत प्रशुल्क प्रस्ताव का आग्रह नहीं करें और आईसीटीपीएल को दिनांक 09.02.2018 के उनके पूर्व पत्र में किए गए उनके अनुरोध के अनुसार प्रशुल्क (एमबीपीटी के दरमान से घाटशुल्क और एमबीपीटी की दरमान से 1.3 गुणा दर पर गोदी किराया प्रभार) की वसूली को अनुमोदन प्रदान करें।																																																																																					
(iv)	यद्यपि, आईसीटीपीएल ने कोई भी वित्तीय/व्यापार अनुमान उपलब्ध कराने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है, आईसीटीपीएल निर्धारित प्रपत्र में वर्ष 2015-16 और 2016-17 एवं फरवरी 2018 तक की अवधि के खारह माह की वास्तविक वित्तीय एवं व्यापरिक स्थिति प्रस्तुत करें।	<p>वर्ष 2015-16 और 2016-17 एवं फरवरी 2018 तक की अवधि के 11 माह की वास्तविक वित्तीय एवं व्यापरिक स्थिति निर्धारित प्रपत्र में निम्नानुसार है:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>विवरण</th> <th>2015-16</th> <th>2016-17</th> <th>2017-18 (फरवरी 2018 तक)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>प्रहस्तित व्यापार</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1.</td> <td>टनों में</td> <td>81,302</td> <td>27,542</td> <td>1,88,664</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>टीईयू में</td> <td>153</td> <td>320</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>वाहन (संख्या)</td> <td>1,08,673</td> <td>2,01,268</td> <td>2,05,597</td> </tr> <tr> <td></td> <td>वित्तीय निष्पादन</td> <td colspan="3" style="text-align: right;">करोड़ रुपए में</td></tr> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>विवरण</th> <th>2015-16</th> <th>2016-17</th> <th>2017-18</th> </tr> <tr> <td>(i)</td> <td>प्रचालन से आय</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>-कार्गो से संबंधित प्रभार (प्रहस्तन प्रभार)</td> <td>32.75</td> <td>64.88</td> <td>71.93</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-जलयान संबंधित प्रभार (गोदी किराया प्रभार)</td> <td>8.09</td> <td>15.29</td> <td>17.57</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-अन्य प्रभार (भंडारण सहित)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td></td> <td>योग</td> <td><b>40.84</b></td> <td><b>80.17</b></td> <td><b>89.5</b></td> </tr> <tr> <td>(ii)</td> <td>वित्त एवं विविध आय</td> <td>0.07</td> <td>0.08</td> <td>0.07</td> </tr> <tr> <td>(iii)</td> <td>कुल योग आय [(i) + (ii)]</td> <td><b>40.91</b></td> <td><b>80.25</b></td> <td><b>89.57</b></td> </tr> <tr> <td>(iv)</td> <td>मूल्यहास एवं रायल्टी/राजस्व हिस्सा छोड़कर प्रचालन व्यय</td> <td>3.51</td> <td>3.95</td> <td>5.05</td> </tr> <tr> <td>(v)</td> <td>मूल्यहास</td> <td>0.44</td> <td>27.65</td> <td>36.32</td> </tr> <tr> <td>(vi)</td> <td>रायल्टी/</td> <td>22.46</td> <td>44.0</td> <td>49.23</td> </tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18 (फरवरी 2018 तक)		प्रहस्तित व्यापार				1.	टनों में	81,302	27,542	1,88,664	2.	टीईयू में	153	320	-	3.	वाहन (संख्या)	1,08,673	2,01,268	2,05,597		वित्तीय निष्पादन	करोड़ रुपए में			क्र.सं.	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	(i)	प्रचालन से आय					-कार्गो से संबंधित प्रभार (प्रहस्तन प्रभार)	32.75	64.88	71.93		-जलयान संबंधित प्रभार (गोदी किराया प्रभार)	8.09	15.29	17.57		-अन्य प्रभार (भंडारण सहित)	-	-	-		योग	<b>40.84</b>	<b>80.17</b>	<b>89.5</b>	(ii)	वित्त एवं विविध आय	0.07	0.08	0.07	(iii)	कुल योग आय [(i) + (ii)]	<b>40.91</b>	<b>80.25</b>	<b>89.57</b>	(iv)	मूल्यहास एवं रायल्टी/राजस्व हिस्सा छोड़कर प्रचालन व्यय	3.51	3.95	5.05	(v)	मूल्यहास	0.44	27.65	36.32	(vi)	रायल्टी/	22.46	44.0	49.23
क्र.सं.	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18 (फरवरी 2018 तक)																																																																																			
	प्रहस्तित व्यापार																																																																																						
1.	टनों में	81,302	27,542	1,88,664																																																																																			
2.	टीईयू में	153	320	-																																																																																			
3.	वाहन (संख्या)	1,08,673	2,01,268	2,05,597																																																																																			
	वित्तीय निष्पादन	करोड़ रुपए में																																																																																					
क्र.सं.	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18																																																																																			
(i)	प्रचालन से आय																																																																																						
	-कार्गो से संबंधित प्रभार (प्रहस्तन प्रभार)	32.75	64.88	71.93																																																																																			
	-जलयान संबंधित प्रभार (गोदी किराया प्रभार)	8.09	15.29	17.57																																																																																			
	-अन्य प्रभार (भंडारण सहित)	-	-	-																																																																																			
	योग	<b>40.84</b>	<b>80.17</b>	<b>89.5</b>																																																																																			
(ii)	वित्त एवं विविध आय	0.07	0.08	0.07																																																																																			
(iii)	कुल योग आय [(i) + (ii)]	<b>40.91</b>	<b>80.25</b>	<b>89.57</b>																																																																																			
(iv)	मूल्यहास एवं रायल्टी/राजस्व हिस्सा छोड़कर प्रचालन व्यय	3.51	3.95	5.05																																																																																			
(v)	मूल्यहास	0.44	27.65	36.32																																																																																			
(vi)	रायल्टी/	22.46	44.0	49.23																																																																																			

		राजस्व हिस्सा			
	(vii)	वित्त एवं विविध व्यय	-	55.97	77.07
	(viii)	सकल योग व्यय [(iv) +(v) +(vi) + (vii)]	26.42	131.66	167.67
	(ix)	कुल अधिशेष/घाटा [(viii) = (iii) – (vii)]	14.49	(51.41)	(78.10)
(v)	आईसीटीपीएल पिछले तीन वर्षों अर्थात् वर्ष 2014-15 से 2016-17 एवं फरवरी 2018 तक के वार्षिक खातों की सनदी लेखाकार द्वारा लेखा परीक्षित प्रति प्रस्तुत करें।	वित्त वर्ष 2014-15: 2015-16 एवं 2016-17, की सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित लेखा परीक्षित प्रति प्रस्तुत है।			
(vi)	आईसीटीपीएल लागू होने वाली दरों पर सप्रतिबंधताओं सहित दरमानों का पूरा मसौदा प्रस्तुत करें।	जैसा कि पूर्ववर्ती पैराग्राफों में बताया गया है कि इस चरण में विस्तृत निश्चित् प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार नहीं किया जा सकता है, इस लिए इस समय दरमानों का पूरा मसौदा प्रस्तुत नहीं किया जा रहा है। इसलिए अनुरोध है कि इस चरण इसका आग्रह नहीं किया जाए।			
(vii)	आईसीटीपीएल उस निश्चित अवधि का उल्लेख करें जिस अवधि तक प्रशुलक की वसूली का अनुमोदन मांगा गया है।	वर्तमान प्रगति एवं पुनः प्रचालन प्रक्रिया पर विचार करते हुए यह आशा की जाता है कि इसे अगले 4 से 5 माह में लागू करने के लिए प्रस्तुत कर दिया जाएगा और इसके पश्चात् मुंबई पत्तन न्यास द्वारा बोली के मूल्यांकन तथा कार्य सौंपने में 6 से 7 माह का समय लगेगा। इस लिए आईसीटीपीएल, टीएमपी से दिनांक 31.03.2019 तक प्रशुल्क के अनुमोदन का अनुरोध करता है जिसमें आईसीटीपीएल को पुनः प्रचालन प्रक्रिया के दिनांक 31.03.2019 से आगे बढ़ने की स्थिति में पुनः प्रचालन प्रक्रिया के पूरा होने तक इसी प्रशुल्क को लागू करनेकी छूट दी जाए। पुनः प्रचालन प्रक्रिया पूर्ण होने पर नए/संशोधित अनुन्नति करार की शर्तों के अनुसार नया प्रशुल्क प्रस्ताव कर देगा।			
(viii)	वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में लागत के साथ निवेश की गई पूंजी पर प्रतिफल के आधार पर प्रशुलक के निर्धारण की शर्त है। आईसीटीपीएल का प्रस्ताव एमबीपीटी के प्रशुल्क से 1.3 गुणा दर पर गोदी प्रभार एवं एमबीपीटी की प्रशुल्क दर पर घाट शुल्क की वसूली का अधिकार देना है। आईसीटीपीएल सिद्ध करें कि उसका प्रस्ताव किस प्रभार वर्ष 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार है।	कृपया ऊपर (iii) में दिये गये स्पष्टीकरण का अवलोकन करें।			
(ix)	आईसीटीपीएल द्वारा संलग्न सहमति पत्र केवल आरओ-आरओ कार्गो के प्रचालन हेतु एमबीपीटी के प्रभारों से 1.3 गुणा अधिक दर पर गोदी किराए की वसूली के लिए ओसीटी के उपयोग की सहमति दर्शाते हैं। ऐसा कोई सहमति पत्र उपलब्ध नहीं करवाया गया है जो इस्पात कार्गो जलयानों के प्रहस्तन हेतु एमबीपीटी प्रभारों से 1.3 गुणा दर पर गोदी किराया की वसूली की सहमति को दर्शाता हो। आईसीटीपीएल प्रभारों की वसूली हेतु उचित सहमति पत्र प्रस्तुत करें।	तीन उपयोगकर्ताओं द्वारा दिए गए सहमति पत्र सुविधाओं और सेवाओं हेतु अधिक भुगतान करने की उपयोगकर्ताओं की खुशी एवं स्वेच्छा का प्रमाण है। यह बताया जाता है कि इस तीन उपयोगकर्ताओं में से दो उपयोगकर्ता अर्थात् पारेख मैरीन सर्विसज प्रा.लि. और ए.दिनशाँ एंड कं. प्रा. लि. ने भी ओसीटी पर इस्पात कार्गो जलयानों का प्रहस्तन किया है।			

(x)	<p>आईसीटीपीएल यह वचन दे कि यदि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें प्रशुल्क से कम होती हैं तो आईसीटीपीएल उपयोगकर्ताओं से वसूल की गई अतिरिक्त राशि लौटाने के लिए सहमत है।</p>	<p>सभी तथ्यों और परिस्थितियों एवं विशेष रूप से कम जिन वित्तीय कठिनाइयों तथा नुकसान का सामना कर रहे हैं उनको ध्यान में रखते हुए और वर्तमान अंतरिम प्रचालनों एवं 1.3 गुणा प्रशुल्क की वसूली एमबीपीटी मंडल के अनुमोदन एवं व्यापार/उपयोगकर्ताओं की सहमति के अनुसार और इसलिए टीएएमपी से अनुरोध है कि वह किसी वचनबंध का आग्रह नहीं करे।</p> <p>तथापि, उसने बताया है कि यदि प्राधिकरण अपने अंतिम आदेश में कोई परिवर्तन करता है वह प्राधिकरण के निर्देशों का सम्मान करेगा और प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एवं निर्धारित प्रशुल्क दरों का पालन करेगा।</p>
-----	--	---

6.2. ऊपर उल्लिखित जानकारी प्रस्तुत करते समय आईसीटीपीएल ने निम्नलिखित अनुरोध भी किए हैं:

- (i). आईसीटीपीएल ने 850 करोड़ रुपए का विशाल निवेश करके आधुनिक अवसंरचना (2 गोदी जोड़ने वाली ट्रेसल और अन्य सहायक सुविधाएं) का निर्माण किया है। तथापि इतनी बड़ी अवसंरचना का, परियोजना स्थल की अनुपलब्धता, तलकर्षण के पूरा न होने एवं उपस्कर आपूर्तिकर्ता/विक्रेता हेतु सुरक्षा अनापत्ति में विलंब के कारण से पूरे तरीके से इच्छित उपयोग नहीं हो सका। दिनांक 03.12.2017 के अनुज्ञासि करार में सहमत सूची के अनुसार संपूर्ण परियोजना को पूरा करने और पूर्णरूप से व्यावसायिक प्रचालन प्रारंभ करने के लिए तीन वर्ष का समय दिया गया जिसे प्रारंभ करने के लिए तीन वर्ष का समय दिया गया जिसे विभिन्न विलंबों के कारण से प्राप्त नहीं किया जा सका एवं परियोजना में आठ वर्ष से अधिक समय का विलंब हुआ।
- (ii). किफ भी, पहले से ही विकसित की जा चुकी अवसंरचना (850 करोड़ रुपए के विशाल से) के बारे में और इतनी विशाल अवसंरचना खाली नहीं रहे इसलिए एमबीपीटी मंडल ने एक वर्ष की अवधि के लिए आरओ-आरओ कार्गो के प्रहस्तन हेतु ओम्बीटी गोदियों के वैकल्पिक उपयोग की अनुमति दी। इस अविधि को आगे समय-समय पर बढ़ाया गया। यह तदर्थ आधार पर पूर्णत अंतरिम व्यवस्था थी और इसके लिए एमबीपीटी ने बढ़े हुए 55% राजस्व हिस्से (अनुज्ञासि करार में सहमत हुए 35.064% के स्थान पर) की शर्त रखी।
- (iii). इस संबंध में यह उल्लेखरीय है कि:
  - (क). निर्मित अवसंरचना का वैकल्पिक उपयोग केवल परिसंपत्तियां बेकार/खाली न रहे और निवेश निष्फल न हो इसलिए किया जा रहा है। यह एक पूर्णतः तदर्थ आधार पर अंतरिम व्यवस्था है।
  - (ख). एमबीपीटी द्वारा एकत्र किया जा रहा 55% राजस्व हिस्सा अनुज्ञासि करार में बिना किसी आधार पर है। परंतु वृहद हितों को ध्यान में रखते हुए हमें दर्तर्थ प्रचालन के दौरान प्रतिकूल राजस्व हिस्सेदारी की शर्त पर सहमत हुए।
  - (ग). एमबीपीटी ने किसी भी कार्गो का न तो विशेष उल्लेख/प्रतिवद्धता की है न ही कोई अनुमान लगाया जा सकता है क्योंकि ऐसे अंतरिम प्रचालनों के लिए कार्गो के प्रकार और संख्या निश्चित नहीं हैं और यह एमबीपीटी के विवेक पर है।
  - (घ). यद्यपि, आईसीटीपीएल ने बड़ी अवसंरचनाएं पूरी कर दी है जो इस प्रकार के अस्थायी अंतरिम प्रचालनों (अर्थात आरओआरओ, इस्पात इत्यादि के लिए पर्याप्त हैं और इस स्थिति में परियोजना पर सटीक निवेश का पूरा निर्धारित नहीं किया जा सकता है क्योंकि कुछ सुविधाएं अभी विकसित की जाती हैं।
- (iv). ऊपर उल्लिखित स्थितियों में वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के आधार पर लागत के साथ निवेश की गई पूँजी पर प्रतिफल पर निश्चित प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार करना संभव नहीं है। जैसाकि पूर्व में अवगत कराया जा चुका है कि

प्रधानमंत्री कार्यालय और पोत परिवहन मंत्रालय के समर्थन से कार्गो मिक्स में परिवर्तन करके यह परियोजना पुनः बनाई जा रही है जिसके लिए पुनः प्रचालन प्रक्रिया चल रही है जिसके पश्चात् इस परियोजना की सटीक रूपरेखा (जैसे- राजस्व हिस्सेदारी सटीक निवेश, कार्गो का प्रकार इत्यादि) ज्ञात हो जाएगी और विस्तृत प्रशुल्क प्रस्ताव बनाना संभव हो सकेगा।

- (v). आईसीटीपीएल, एमबीपीटी की अनुमति के अनुसार पिछले दो वर्षों से पूर्णतः तदर्थ आधार पर इन सुविधाओं का प्रचालन कर रहा है। एमबीपीटी ने व्यावसायियों/उपयोगकर्ताओं की सहमति से परीक्षण आधार पर शुद्ध इस्पात जलयानों और यात्री जलयानों के प्रहस्तन की भी अनुमति दी है।
- (vi). पिछले दो वित्त वर्षों से एमबीपीटी को 55% राजस्व हिस्सा और प्रचालन लागत देने के पश्चात् आईसीटीपीएल ऋण पर केवल 35% से 40% ब्याज दे पाएगा। आईसीटीपीएल ने इस परियोजना चालू पर अत्यधिक रूपए वहन किया है और अत्यधिक तुकसान उठाया है।

7.1. हमने दिनांक 27 फरवरी 2018 के अपने पत्र द्वारा आईसीटीपीएल के दिनांक 09 फरवरी 2018 के प्रस्ताव को एमबीपीटी को उसकी टिप्पणियों के लिए अग्रेचित किया। दिनांक 14 मार्च 2018 के एक स्मरण पत्र के पश्चात् एमबीपीटी ने अपने पत्र संख्या एफए/एसीसी/245/(ii)/1706 दिनांक 16 मार्च 2018 द्वारा उत्तर दिया। एमबीपीटी द्वारा किए गए अनुरोध निम्नवत् हैं:

- (i). एमबीपीटी ने टीआर संख्या 59 दिनांक 28.09.2016 द्वारा निम्नलिखित के अनुमोदन प्रदान किया है:
  - (क) कार कैरियर के प्रहस्तन हेतु वैकल्पिक उपयोग जारी रखना।
  - (ख) यदि आईसीटीपीएल, एमबीपीटी के दरमानों की दर पर प्रशुल्क वसूलता है तो एमबीपीटी के 72% और आईसीटीपीएल को 28% की दर से राजस्व हिस्सेदारी और यदि आईसीटीपीएल, एमबीपीटी की दरमानों के प्रशुल्क को 130% वसूलता है तो एमबीपीटी को 55% और आईसीटीपीएल को 45% की दर से राजस्व हिस्सेदारी।
- (ग). यह व्यवस्था ओसीटी परियोजना के पुनर्गठन के बारे में अंतिम निर्णय लिए जाने तक जारी रहेगी।

7.2. एमबीपीटी ने यह भी बताया है कि मंडल ने एमबीपीटी के अध्यक्ष को जब पत्तन की गोदियां खाली नहीं हो तो केवल विशेष परिस्थितियों में सभी प्रकार के कार्गो और यात्री जलयानों हेतु ओसीटी के वैकल्पिक उपयोग की अनुमति देने के लिए अधिकृत किया है।

7.3. उपर्युक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए चूंकि यह व्यवस्था एक अंतरिम उपाय है और आईसीटीपीएल ने उपयोगकर्ताओं की सहमति प्रस्तुत की है इसलिए एमबीपीटी ने अनुरोध किया है कि आईसीटीपीएल द्वारा वांछित निम्नलिखित दरों को पुनः प्रचालन प्रक्रिया प्रारंभ होने तक अनुमोदन के लिए विचार करें:

- (क). गोदी प्रभार – एमबीपीटी प्रशुल्क का 1.3 गुणा।
- (ख). घाट शुल्क प्रभार – एमबीपीटी प्रशुल्क के समान।

7.4. एमबीपीटी ने इस संबंध में मंडल के संकल्प की प्रति प्रस्तुत की हैं:

8. परामर्श प्रक्रिया के अनुसार आईसीटीपीएल दिनांक 09 फरवरी 2018 के प्रस्ताव की प्रति और आईसीटीपीएल के दिनांक 15 मार्च 2018 के पत्र की प्रति (आईसीटीपीएल के वार्षिक खातों की प्रति को छोड़कर) उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए हमारे पत्र दिनांक 04 अप्रैल 2018 द्वारा प्रेषित की गई है। पारिख ऐरीन सर्विसज लिमिटेड ने अपनी टिप्पणियां दी हैं, जिसमें उन्होंने आईसीटीपीएल के 15 मार्च, 2018 के प्रस्ताव को अपनी स्वीकृति दे दी है। अन्य उपयोगकर्ताओं ने दिनांक 20 अप्रैल 2018 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में आईसीटीपीएल के प्रस्ताव को अपनी स्वीकृति प्रदान की है।

9. दिनांक 09 फरवरी 2018 के प्रस्ताव की आगे जांच के आधार पर और आईसीटीपीएल द्वारा दिनांक 15 मार्च, 2018 के अपने पत्र द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण के आधार पर आईसीटीपीएल से दिनांक 16 अप्रैल 2018 के हमारे पत्र द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया है। आईसीटीपीएल ने दिनांक 25 अप्रैल 2018 के अपने पत्र द्वारा उत्तर दिया है। वांछित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और आईसीटीपीएल द्वारा दिए गए उत्तर का सार नीचे तालिका में दिया गया है:

क्र.सं	वांछित सूचना/ स्पष्टीकरण	आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर				
1.	<b>समान्य:</b>					
(i).	चूंकि वर्ष 2017-18 समाप्त हो चुका है इसलिए इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईसीटीपीएल) वर्ष 2017-18 की किसी सनदी लेखाकार द्वारा यथा प्रमाणित वास्तविक व्यापार/ वित्तीय स्थिति प्रस्तुत करे।	वित्तीय वर्ष 2017-18 की वित्तीय और व्यापारिक अनुमान निम्नवत् हैं:				
		<b>क्र.सं.</b>	<b>विवरण</b>	<b>2015-16</b>	<b>2016-17</b>	<b>2017-18</b>
			प्रहस्ति व्यापार			
		1.	टनों में	81,302	2,542	1,88,664
		2.	टीईयू में	153	320	-
		3.	वाहन (संख्या)	1,08,673	2,01,268	2,27,750
			<b>वित्तीय निष्पादन</b>	<b>करोड़ रुपए में</b>		
				<b>2015-16</b>	<b>2016-17</b>	<b>2017-18</b>
		(i).	प्रचालन से आय			
			-कार्गो संबंधित प्रभार (प्रहस्तन प्रभार)	32.75	64.88	79.80
			-जलयान संबंधित प्रभार (गोदी किराया प्रभार)	8.09	15.29	19.12
			-अन्य प्रभार (भंडारण सहित)	-	-	-
			<b>योग</b>	<b>40.84</b>	<b>80.17</b>	<b>98.91</b>
		(ii)	<b>वित्त एवं विविध आय</b>	0.07	0.08	0.08
		(iii)	<b>कुल योग आय [(i) + (ii)]</b>	<b>40.91</b>	<b>80.25</b>	<b>98.99</b>
		(iv)	<b>मूल्यहास एवं रायल्टी/राजस्व हिस्सा छोड़कर</b>	3.51	3.95	6.66

		(v)	प्रचालन व्यय मूल्यहास	0.44	27.65	37.96
		(vi)	रायलटी/ राजस्व हिस्सा	22.46	44.09	54.40
		(vii)	वित्त एवं विविध व्यय	-	55.97	85.73
		(viii)	सकल योग व्यय [(iv) +(v) +(vi) + (vii)]	<b>26.42</b>	<b>131.66</b>	<b>184.75</b>
		(ix)	कुल अधिशेष/घाटा [(viii) = (iii) – (vii)]	<b>14.49</b>	<b>(51.41)</b>	<b>(85.76)</b>
(ii).	31 मार्च 2017 को समाप्त वर्ष के वित्तीय विवरण के (लेखा परीक्षित वार्षिक खातों) के नोट एमबीपीटी को 1610.87 लाख रुपए के घाट प्रभारों (पिछले वर्ष 540.34 लाख रुपए) के कारण से आकस्मिक देयता और पट्टा किराया के 492.15 लाख रुपए दर्शा रहा है। आईसीटीपीएल जिस आकस्मिक देयता के बारे में सूचित किया गया है। उसके प्रत्येक स्थिति का उल्लेख करते हुए एक संक्षिप्त नोट प्रस्तुत करें।	<b>राजस्व हिस्सा – आकस्मिक देयता</b> मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) ने अपने टीआर संख्या 26 दिनांक 30.05.2015 द्वारा जून 2015 से हमारे ऑफशॉर कंटेनर टर्मिनल (ओसीटी) गोदियों से वैकल्पिक कार्गो अर्थात् आरओआरओ कार्गो एवं कुद इस्पात जलयानों के प्रहस्तन हेतु अंतरिम प्रचालनों की अनुमति प्रदान की है जिसमें यह मानते हुए कि आईसीटीपीएल, एमबीपीटी की मौजूदा दरमानों का 1.3 गुणा प्रभार वसूल करेगा। इसमें एमबीपीटी की राजस्व में 55% हिस्सेदारी होगी।  सुविधा के उपयोगकर्ताओं/ व्यावसायियों से चर्चा के आधार पर गोदी किराया प्रभार एमबीपीटी के दरमानों के 1.3 गुणा जबकि घाट शुल्क एमबीपीटी की मौजूदा दरमान से वसूल किए गए।  यदि वित्तीय खातों के नोट में घाट शुल्क प्रभारों को दर्शाया गया है तो यह व्यावसायिकर्यों/उपयोगकर्ताओं से एमबीपीटी प्रशुल्क दर का 1.3 गुणा वसूल नहीं करने के कारण से एमबीपीटी को भुगतान किए गए कंटेनर राजस्व हिस्सेदारी के कारण से ‘आकस्मिक’ देयता है।  कार्गो के भंडारण हेतु अपेक्षित क्षेत्र सौंपने में एमबीपीटी की ओर से विलंब हुआ है। ये विलंब अभी तक हो रहे हैं। भूमि का केवल एक हिस्सा सौंपा गया है। इस प्रकार, कंपनी एमबीपीटी द्वारा सौंपा गई भूमि पर एमबीपीटी द्वारा वसूली किए गए पट्टा किराए का प्रतिवाद कर रही है। इसलिए, आईसीटीपीएल द्वारा प्रतिवाद किए गए उक्त पट्टा किराया को कंपनी के वित्तीय खातों के नोट में आकस्मिक देयता के रूप में दर्शाया गया है।  आकस्मिक देयता के अंतर्गत दर्शाए गए राजस्व हिस्सेदारी और विवादित पट्टा किराया राशि दोनों को प्रचालन व्यय नहीं माना गया है।				
<b>2.</b>	<b>यातायात प्रहस्तन:</b>					
(i)	आईसीटीपीएल ने इस प्रस्ताव के अनुलग्नक 4 में पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2015-16, 2016-17 और 2017-18 (फरवरी, 2018 तक) इस सम्बंध में आईसीटीपीएल 31	वित्त वर्ष 2015-16; 2016-17 और 2017-18 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक व्यापार का विस्तृत विभाजन निम्नानुसार है:				

क्र.सं.	वस्तु	2015-16		2016-17		2017-18	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	आरओ-आरओ कैरियर (संचया)	108673	-	201268	-	227750	-
2	लौह एवं इस्पात सामग्री (आयात) (टनों में)	81302	-	10545	-	166217	-
3	लौह एवं इस्पात सामग्री (निर्यात) (टनों में)	-	-	16997	-	22447	-
4	सामान्य कंटेनर (लदान) (चूज में)	111	-	103	-	-	-
5	सामान्य कंटेनर (खाली) (टीईयू में)	42	-	217	-	-	-

  

<b>3.</b>	<b>प्रचालन आयः</b>													
(i)	आईसीटीपीएल द्वारा इस प्रस्ताव के अनुलग्नक- 4 में प्रस्तुत पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2015-16, 2016-17 और 2017-18 (फरवरी, 2018 तक) की प्रचालन से आय की तुलना वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लेखा परीक्षित खातों से करने पर ज्ञात होता है कि लेखा परीक्षित खातों और इस प्रस्ताव के अनुलग्नक- 4 में नीचे दिए अनुसार प्रचालन से आय की राशि में अत्यधिक अंतर है:	अनुरोध है कि 31 मार्च, 2017 को समाप्त वर्ष के हमारे लेखा परीक्षित वित्तीय खातों की अनुसूची 13 का अवलोकन करें। राजस्व निम्नवत् है:-												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th><b>विवरण</b></th> <th><b>31 मार्च, 2017</b> को समाप्त वर्ष (लाख रुपए में)</th> <th><b>31 मार्च, 2016</b> को समाप्त वर्ष (लाख रुपए में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>निर्माण से राजस्व</td> <td>46.60</td> <td>4,794.39</td> </tr> <tr> <td>आरओआरओ प्रचालनों और घाट शुल्क प्रभार से आय</td> <td>3,607.56</td> <td>1,837.69</td> </tr> <tr> <td><b>कुल</b></td> <td><b>4,068.16</b></td> <td><b>6,632.07</b></td> </tr> </tbody> </table>	<b>विवरण</b>	<b>31 मार्च, 2017</b> को समाप्त वर्ष (लाख रुपए में)	<b>31 मार्च, 2016</b> को समाप्त वर्ष (लाख रुपए में)	निर्माण से राजस्व	46.60	4,794.39	आरओआरओ प्रचालनों और घाट शुल्क प्रभार से आय	3,607.56	1,837.69	<b>कुल</b>	<b>4,068.16</b>	<b>6,632.07</b>
<b>विवरण</b>	<b>31 मार्च, 2017</b> को समाप्त वर्ष (लाख रुपए में)	<b>31 मार्च, 2016</b> को समाप्त वर्ष (लाख रुपए में)												
निर्माण से राजस्व	46.60	4,794.39												
आरओआरओ प्रचालनों और घाट शुल्क प्रभार से आय	3,607.56	1,837.69												
<b>कुल</b>	<b>4,068.16</b>	<b>6,632.07</b>												
		लेखा परीक्षित वित्त और हमारे द्वारा इस प्राधिकरण को प्रस्ताव में दर्शाए गए राजस्व में अंतर है।												
		हम निम्नानुसार स्पष्ट करना चाहते हैं:												

संराधन विवरण दे जिसमें इस प्रस्ताव के अनुलग्नक- 4 और लेखा परीक्षित खातों में प्रचालन से आय में अंतर का समाधान हो। इसके अतिरिक्त, पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के दौरान प्रचालन से प्राप्त आय का विस्तृत विभाजन प्रस्तुत करे।

कंपनी अधिनियम 2013 की धारा 133 के अंतर्गत अधिसूचित भारतीय लेखांकन मानकों के अनुसार तैयार किए गए हैं।

सेवा छूट करार के लेखांकन से संबंधित इंड एस 11 के परिशिष्ट 'क' के मिद्दांत के अनुसार कंपनी को अपने लाभ एवं हानि के विवरण में निर्माण से आय को दर्शाना होता है। उक्त लेखांकन मानक के अनुसार, राजस्व को कंपनी द्वारा निर्माण पर वहन किए गए मार्जिन में हानि होता है जो निर्माण लागत का 1% होता है।

परिणामस्वरूप, वित्त वर्ष 2015-16 के वित्तीय विवरण को उपरोक्त अधिसूचना के अनुसार पूर्वव्याप्ति से पुनः अभिव्यक्त किया गया है।

उक्त जांच काल्पनिक आय है और केवल एक लेखांकन समायोजन है। उक्त निर्माण से राजस्व किसी भी उपयोक्ता अथवा उपयोगकर्ता से बसूल नहीं किया गया है। इस प्रकार, उक्त राजस्व पर हमारे द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के अनुलग्नक-4 में विचार नहीं किया गया है।

पिछले तीन वित्त वर्षों के दौरान प्रचालन से आय को विस्तृत विभाजन निम्नवत् है:

(लाख रुपए में)

क्र.सं.	वस्तु	2015-16		2016-17		2017-18	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	घाटशुल्क राजस्व						
	आरओ- आरओ कैरियर	3118.81	-	64 2.79	-	7586.65	-
	लौह एवं इस्पात सामग्री (आयात)	156.00	-	10.65		360.41	-
	लौह एवं इस्पात सामग्री (निर्यात)	-	-	24.57	-	-	-
	कुल कार्यों प्रदृष्टन आय	<b>3274.81</b>	-	<b>6488.0</b>		<b>7979.51</b>	-
2	कंटेनर ** प्रदृष्टन आय	-	-	-	-	-	-
3	पोत संबंधित आय (वर्ष)						

		हार्डर)					
-आरओ-	752.42	-	1463.99		1743.00	-	
आरओ कैरियर							
- इस्पात कार्गों	56.51	-	64.80		168.66	-	
कुल पोर संबंधित आय	<b>808.94</b>	-	<b>1528.79</b>		<b>1911.67</b>	-	
कुल परिचालन आय (1+2+3)	<b>4083.75</b>	-	<b>8016.80</b>		<b>9891.17</b>	-	

आरओआरओ प्रचालनों से राजस्व में कुल प्राप्त राजस्व अर्थात् प्राप्त कुल राजस्व- एमबीपीटी को 55% की दर से राजस्व हिस्सेदारी दर्शाया गया है। आईसीटीपीएल द्वारा दिया गया समाधान विवरण निम्नवत् है:

वस्तु	2015-16		2016-17		2017-18	
	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
प्रचालन से राजस्व (क)	4083.75	-	8016.80	-	9891.17	-
55% की दर से राजस्व हिस्सेदारी (छ)	2246.06	-	4409.24	-	5440.14	-
अर्जित कुल आय	1837.69	-	3607.56	-	4451.03	-

(ii). यद्यपि, आईसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव के अनुलग्नक-4 में वर्ष 2015-16 और 2016-17 के खातों में दर्शाई गई क्रमशः 7.23 लाख रुपए और 7.84 लाख रुपए की आय को वित्त एवं विविध आय माना गया है। ऐसा प्रतीत होता है कि अन्य आय व्याज के रूप में प्राप्त आय है जिसे अनुलग्नक-4 में शामिल नहीं किया जाता है क्योंकि व्याज पर व्यय को प्रशुल्क निर्धारण में व्यय नहीं माना जाता है।

नोट कर लिया है।

(iii). आईसीटीपीएल वर्ष 2015-16 से 2017-18 तक के वर्ष वार व्यापार और उक्त व्यापार पर वसूले गए प्रशुल्क को ध्यान में रखते हुए अपने प्रस्ताव के अनुलग्नक-4 में मांगी गई प्रचाल से आय की गणना प्रस्तुत करें।

घाट शुल्क प्रभारों की गणना वाहनों के एफओबी/सीआईएफ मूल्य की प्रतिशतता पर आधारित एमबीपीटी दरमानों के अनुसार की गई है। इस्पात कार्गों से एकत्र घाट शुल्क निम्नानुसार है:

	2015-16			2016-17		
	मात्रा	दर प्रति लाख रुपए में	कुल (रु. लाख में)	मात्रा	दर प्रति लाख रुपए में	कुल (रु. लाख में)
लौह एवं इस्पात	81302	191.88	156.00	-	191.88	-

		सामग्री (आयात)					
		लौह एवं इस्पात सामग्री (निर्यात)	-	144.55	-	16997	144.55 24.57
		लौह एवं इस्पात सामग्री (आयात) (टीपीसेज कार्गो)	-	-	-	10545	101.00 10.65
		कुल	81302	156.00	27542		35.22
<b>4.</b>	<b>प्रचालन व्यय:</b>						
(i)	इस प्रस्ताव के अनुलग्नक-4 वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लिए क्रमशः 26.42 करोड़ रुपए और 131.66 करोड़ रुपए का कुल व्यय (रायलटी/राजस्व हिस्सेदारी और मूल्यद्वास सहित) दर्शा रहा है जबकि आईसीटीपीएल के लेखा परीक्षित वार्षिक खाते 51.50 करोड़ रुपए और 92.17 करोड़ रुपए का कुल व्यय दर्शा रहे हैं। आईसीटीपीएल अंतर के कारण देते हुए एक समाधान विवरण दे जिसमें वर्ष 2015-16 से 2017-18 तक के प्रत्येक वर्ष के आईसीटीपीएल के प्रस्ताव और वार्षिक खातों में प्रचालन व्यय के अंतर का समाधान किया गया हो।	आईसीटीपीएल समाधान विवरण प्रस्तुत कर रहा है।					
(ii)	वार्षिक खातों में देखा गया है कि 'निर्माण लागत' शीर्ष के अंतर्गत वर्ष 2015-16 के दौरान 47.47 करोड़ रुपए और 2016-17 के दौरान 4.57 करोड़ रुपए का व्यय हुआ है जिसमें उप संविदा व्यय, अनुज्ञासि शुल्क, विविध और पेशेवर प्रभार एवं अन्य प्रशासनिक व्यय शामिल है। आईसीटीपीएल प्रत्येक मद अर्थात् उप संविदा व्यय अनुज्ञासि शुल्क, विविध और पेशेवर प्रचार एवं अन्य प्रशासनिक व्ययों पर वहन किए गए व्यय की प्रकृति और प्रयोजन स्पष्ट करें।						
(iii).	"निर्माण लागत" शीर्ष के अंतर्गत दर्ज अनुज्ञासि शुल्क विधिक और पेशेवर प्रभारों के अतिरिक्त पृथक लागत मदों अर्थात् विधिक और पेशेवर शुल्क एवं पट्टा किराए को वार्षिक खातों में 'अन्य व्यय' के अंतर्गत दर्ज दर्शाया गया है। आईसीटीपीएल "अन्य व्यय" शीर्ष के अंतर्गत विधिक और पेशेवर शुल्क एवं अनुज्ञासि शुल्क के संबंध में दर्ज व्यय और "निर्माण लागत" शीर्ष के अंतर्गत दर्ज व्ययों की प्रकृति में अंतर बताए।	निर्माण लागत परियोजना विकास कार्य पर उपगत लागत होती है। उनको सेवा छूट करार के लेखांकन से संबंधित इंड आइएस 11 के परिशिष्ट 'क' के सिद्धांत के अनुसार लाभ और हानि के विवरण में दर्शाना होता है। उक्त लागत को इस प्राधिकरण को प्रस्तुत प्रस्ताव के अनुलग्नक- 4 में शामिल नहीं किया गया है।					
(iv).	वार्षिक खातों में 27.65 करोड़ रुपए की राशि मूल्यद्वास के रूप में दर्शाई गई है जिसमें अप्रत्यक्ष परिसंपत्तियों के अर्थात् सॉफ्टवेयर और पत्तन अधिकार के परिशोधन के लिए 27.23 करोड़ रुपए की राशि भी शामिल है। आईसीटीपीएल अप्रत्यक्ष परिसंपत्तियों में "पत्तन	वित्त वर्ष 2016-17 के दौरान कंपनी ने प्रशुल्क गोदी सुविधा के प्रचालन हेतु अप्रत्यक्ष परिसंपत्ति उपयुक्त होने के कारण से 73560.44 लाख रुपए के व्यय को पूँजी में परिणत किया है। यह इस तथ्य के अनुसार कि परियोजना मूल योजना के अनुसार प्रारंभ नहीं हो सकती है इस पर चल रही वार्ताओं और विचार विमर्श के					

	अधिकार' के रूप में वर्ष 2016-17 के दौरान 27.23 करोड़ रुपए की राशि की पूंजी में परिणत परिसंपत्तियों की प्रकृति और उसे निकालने का अधार बताए।	अनुसार किया गया है। तदनुसार वर्ष के दौरान, निर्माण के अवधि के दौरान ब्याज समाप्ति और पूंजी में परिणत करने के साथ अप्रत्यक्ष परिसंपत्ति का ऋण चुकाना प्रारंभ किया गया।																																															
(v).	इस प्रस्ताव के अनुलग्नक- 4 में वर्ष 2015-16 एवं 2016-17 के लिए क्रमशः 22.46 करोड़ रुपए और 44.09 करोड़ रुपए रायलटी/राजस्व हिस्सेदारी व्यय के रूप में दर्शाए गए हैं। तथापि, आईसीटीपीएल द्वारा देय रायलटी/राजस्व हिस्सेदारी का व्यय आईसीटीपीएल के लेखापरीक्षित खातों में स्पष्टतया नहीं दर्शाया गया है। इस संबंध में आईसीटीपीएल स्पष्ट करे कि आईसीटीपीएल ने वार्षिक लेखा-परीक्षित खातों में प्रत्येक वर्ष का रायलटी/राजस्व हिस्सेदारी व्यय का हां दर्शाया गया है।	जैसा कि ऊपर बताया गया है और सनदी लेखाकार संस्थान द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसार, राजस्व को कुल राजस्व हिस्सेदारी के रूप में लाभ और हानि के विवरण में दर्शाना होता है।																																															
(vi).	आगे, आईसीटीपीएल के मामले में लागू वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, रायलटी/राजस्व को प्रशुल्क निर्धारण हेतु केवल उन्हीं मामलों में लागत के रूप में लिया जाएगा जिन मामलों में बोली प्रक्रिया को 29 जुलाई, 2003 से पहले अंतिम रूप दिया गया था। चूंकि आईसीटीपीएल परियोजना के संबंध में बोली प्रक्रिया उक्त तिथि के पश्चात् थी। इसलिए, आईसीटीपीएल रायलटी/राजस्व हिस्सेदारी को अपने प्रशुल्क प्रस्ताव से अलग करे।	नोट कर लिया है।																																															
5.	नियोजित पूंजी:																																																
(i)	आईसीटीपीएल 31-3-2016, 31-3-2017 और 31-3-2018 तक के लेखापरीक्षित तुलन-पत्र का संदर्भ देते हुए नियोजित पूंजी का विवरण प्रस्तुत करे। यदि वार्षिक खातों में दिए गए आंकड़ों संशोधित किए जाने वाले आंकड़ों में कोई अंतर आता है तो उस अंतर का कारण दें।	<p>नियोजित पूंजी का विवरण निम्नवत् है:</p> <p style="text-align: right;">(लाखों में)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">क्र.सं.</th> <th rowspan="2">विवरण</th> <th colspan="3">तक नियोजित पूंजी</th> </tr> <tr> <th>31.03.20</th> <th>31.03.201</th> <th>31.03.201</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6</td> <td></td> <td>7</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>वर्ष के प्रारंभ में निश्चित परिसंपत्ति</td> <td>3192.73</td> <td>3194.42</td> <td>76952.38</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>वर्ष के दौरान वृद्धि</td> <td>1.69</td> <td>73762.80</td> <td>68.32</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>वर्ष के दौरान विलोपन</td> <td>-</td> <td>4.84</td> <td>5.69</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>वर्ष के अंत में निश्चित परिसंपत्तियां</td> <td>3194.42</td> <td>76952.38</td> <td>77015.01</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>वर्ष के प्रारंभ में संचयी मूल्यहास</td> <td>556.63</td> <td>601.03</td> <td>3361.19</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>वर्ष के दौरान मूल्यहास</td> <td>44.40</td> <td>2760.16</td> <td>3790.36</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>वर्ष के अंत में संचयी मूल्यहास</td> <td>601.23</td> <td>3361.19</td> <td>7151.55</td> </tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	विवरण	तक नियोजित पूंजी			31.03.20	31.03.201	31.03.201	6		7	8	1	वर्ष के प्रारंभ में निश्चित परिसंपत्ति	3192.73	3194.42	76952.38	2	वर्ष के दौरान वृद्धि	1.69	73762.80	68.32	3	वर्ष के दौरान विलोपन	-	4.84	5.69	4	वर्ष के अंत में निश्चित परिसंपत्तियां	3194.42	76952.38	77015.01	5	वर्ष के प्रारंभ में संचयी मूल्यहास	556.63	601.03	3361.19	6	वर्ष के दौरान मूल्यहास	44.40	2760.16	3790.36	7	वर्ष के अंत में संचयी मूल्यहास	601.23	3361.19	7151.55
क्र.सं.	विवरण	तक नियोजित पूंजी																																															
		31.03.20	31.03.201	31.03.201																																													
6		7	8																																														
1	वर्ष के प्रारंभ में निश्चित परिसंपत्ति	3192.73	3194.42	76952.38																																													
2	वर्ष के दौरान वृद्धि	1.69	73762.80	68.32																																													
3	वर्ष के दौरान विलोपन	-	4.84	5.69																																													
4	वर्ष के अंत में निश्चित परिसंपत्तियां	3194.42	76952.38	77015.01																																													
5	वर्ष के प्रारंभ में संचयी मूल्यहास	556.63	601.03	3361.19																																													
6	वर्ष के दौरान मूल्यहास	44.40	2760.16	3790.36																																													
7	वर्ष के अंत में संचयी मूल्यहास	601.23	3361.19	7151.55																																													

8	परिसंपत्ति यों का कुल ब्लॉक	<b>2593.39</b>	<b>73591.19</b>	<b>69863.46</b>
9	कार्यशील पूंजी			
	<b>ऋणी</b>	908.59	503.79	655.05
	<b>संपत्ति सूची</b>	-	-	-
	नकद शेष	632.50	1618.29	2416.83
	वर्तमान देयताएं	885.52	740.38	405.10
	<b>कुल कार्यशील पूंजी</b>	<b>655.57</b>	<b>1381.70</b>	<b>2666.78</b>
	<b>नियोजित पूंजी</b>	<b>3248.96</b>	<b>74972.89</b>	<b>72530.24</b>
<b>6.</b>	<b>प्रशुल्क - दरमान:</b>			
	आईसीटीपीएल ने आरबोआरओ कंटेनरों यात्री एवं अन्य स्वच्छ कार्गो के लिए प्रशुल्क अनुमोदन हेतु टीएमपी से संकर्प किया। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 प्राधिकरण को प्रशुल्क अधिसूचना के अलावा प्रशुल्क पर लागू शर्तों को अधिसूचित करने का अधिकार देता है। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए आरबोआरओ, कंटेनरों, इस्पात कार्गो एवं अन्य कार्गो तथा यात्री, जलयानों के प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क पर लागू शर्तों, यदि कोई हो, के साथ दरमान का मसादा प्रस्तुत करें।	जैसा कि ऊपर बताया गया है कि यह पूर्णतः तदर्थ प्रचालन है। हम अनुरोध करते हैं कि आईसीटीपीएल को एमबीपीटी दरमान के अनुसार 1.3 गुणा गोदी किराया प्रभारों को छोड़कर आरओआरओ कंटेनरों, इस्पात कार्गो एवं अन्य कार्गो के प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क पर लागू शर्तों के साथ एमबीपीटी के दरमान अपनाने की अनुमति दे।		

10.1. साथ ही साथ, एम्बीपीटी को भी दिनांक 16 अप्रैल 2018 के अपने पत्र द्वारा आईसीटीपीएल के दिनांक 16 मार्च, 2018 के पत्र के द्वारा प्रेपित शुष्क कार्गो (टनों में), कंटेनर (टीईयू में) और वाहन (संख्या में) के व्यापार के आंकड़ों की अभिपुष्टि करने का अनुरोध किया। एम्बीपीटी को आईसीटीपीएल द्वारा 2015-16 से 2017-18 के वर्षों के दौरान प्रहस्तित यातायात का विस्तृत व्यापार भेजने का भी अनुरोध किया गया था।

10.2. एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 05 मई, 2018 को आईसीटीपीएल से यथा प्राप्त उसके द्वारा संकलित मासिक व्यापार सारे के आधार पर आईसीटीपीएल के व्यापार का विवरण प्रस्तुत किया है।

I. वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के दौरान प्रहसित ऑफशोर कंटेनर टर्मिनल व्यापार

कार्गो	2015-16			2016-17			2017-18		
	आयात	निर्यात	कुल	निर्यात	आयात	कुल	आयात	निर्यात	कुल
ऑटोमोबाइल टन (यूनिट्स)	8394 (1042)	153118 (104292)	161512 (105334)	24600 (2444)	279677 (192876)	304277 (195320)	25150 (1967)	335601 (219116)	360751 (221083)
लौह एवं	81302	0	81302	2191	17910	20101	171981	22447	194428

इस्पात									
कंटेनर	75	1131	1206	272	1369	1641	0	0	0
विविध	7174	5175	12349	16644	6485	23129	20105	4774	24879
कुल टन	96945	159424	<b>256369</b>	43707	305441	<b>349148</b>	217236	362822	<b>580058</b>

II. वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 (फरवरी, 2018 तक) के दौरान प्रहसित ऑफशोर कंटेनर टर्मिनल व्यापार

कार्गो	2015-16			2016-17			2017-18 (फरवरी तक)		
	आयात	निर्यात	योग	निर्यात	आयात	योग	आयात	निर्यात	योग
ऑटोमोबाइल टन (यूनिट्स)	8394 (1042)	153118 (104292)	161512 (105334)	24600 (2444)	279677 (192876)	304277 (195320)	21859 (1758)	301729 (198293)	323588 (200051)
लौह एवं इस्पात	81302	0	81302	2191	17910	20101	171981	22447	194428
कंटेनर	75	1131	1206	272	1369	1641	0	0	0
विविध	7174	5175	12349	16644	6485	23129	18462	3996	22458
कुल टन	96945	159424	<b>256369</b>	43707	305441	<b>349148</b>	212302	328172	<b>540474</b>

10.3. यह मानते हुए कि आईसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2015-16 से 2017-18 के प्रस्तुत व्यापार आंकड़ों और एमबीपीटी द्वारा दर्शाएं गए व्यापार आंकड़ों में अंतर है, आईसीटीपीएल ने दिनांक 04 जुलाई, 2018 के हमारे पत्र द्वारा इस अंतर का कारण बताने का अनुरोध किया गया और यह भी अनुरोध किया गया कि आईसीटीपीएल द्वारा उक्त वर्षों के दौरान ओसीटी में प्रहसित वास्तविक व्यापार की अभिपुष्टि करे।

10.4. इस संबंध में आईसीटीपीएल ने दिनांक 10 जुलाई, 2018 के अपने पत्र द्वारा बताया है एमबीपीटी ने कंटेनरों और पैकेज (विविध) को टनों में माना है जबकि आईसीटीपीएल ने प्रहसित वाहनों और पैकेज (विविध) को यूनिटों, कंटेनर को घूज और इस्पात कार्गो को टनों में माना है। आईसीटीपीएल ने यह भी बताया है कि एमबीपीटी द्वारा माने गए परिवर्तन गुणक में थोड़ा अंतर है। आईसीटीपीएल पुष्टि है कि आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत आंकड़े उनके निकाँड़ के अनुसार सही हैं और इस संबंध में आईसीटीपीएल ने वर्ष 2015-16 से 2017-18 के दौरान आईसीटीपीएल द्वारा प्रहसित व्यापार के जलयानों वार आंकड़े प्रेपित किए हैं। आईसीटीपीएल द्वारा दिए गए व्यापार विवरण निम्नानुसार हैं:-

कार्गो	2015-16			2016-17			2017-18		
	आयात	निर्यात	योग	निर्यात	आयात	योग	आयात	निर्यात	योग
ऑटोमोबाइल - टन	8394	153120	161514	24600	276729	301329	25305	335604	360909
- यूनिट	1042	104292	105334	2444	191387	193831	1967	219116	221083
पैकेज - टन	7083	5713	12796	18835	7351	26186	19950	4774	24724
- यूनिट	1204	2135	3339	4086	3351	7437	3823	2844	6667
लौह एवं इस्पात	81302	0	81302	10545	16997	27542	166217	22447	188664
कंटेनर	32	121	153	193	127	320	0	0	0

11. इस मामले के संबंध में इस प्राधिकरण के मुंबई स्थित कार्यालय में दिनांक 20 अप्रैल, 2018 को एक संयुक्त सुनवाई की गई। इस संयुक्त सुनवाई में एमबीपीटी और उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों ने अपने अपने निवेदन किए।

12. संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार आईसीटीपीएल से दिनांक 14 मई, 2018 के हमारे पत्र द्वारा आगे अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया। आईसीटीपीएल ने अपने पत्र संख्या ओपीएस/टीओपी/टीएएमपी/एल/1/18-19 दिनांक 22 मई, 2018 द्वारा उत्तर दिया है। वांछित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर नीचे तालिका में दिए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा वांछित सूचना/ स्पष्टीकरण	आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर
1(क).	मुंबई पतन न्यास (एमबीपीटी) ने संयुक्त सुनवाई के दौरान स्पष्ट किया जाना कि उसने एक अंतरिम व्यवस्था के रूप में आरओ-आरओ जलयानों और इस्पात कार्गो के प्रहस्तन की अनुमति प्रदान है। आगे यह समझा गया कि कई बार एमबीपीटी ओसीटी गोदियों पर प्रहस्तित कूज/ यात्री जलयानों से प्रभार एकत्र करता है। तथापि, आईसीटीपीएल के दिनांक 15 मार्च, 2018 के प्रस्ताव में आरओ-आरओ इस्पात कंटेनर एवं किसी अन्य स्वच्छ कंटेनर के अतिरिक्त यात्री जलयानों के लिए दरों का अनुमोदन मांगा गया है।	एमबीपीटी मंडल ने टीआर संख्या 26 दिनांक 30 मई, 2015 द्वारा आईसीटीपीएल को आरओआरओ जलयानों के प्रहस्तन हेतु ओसीटी के वैकल्पिक उपयोग की अनुमति को अनुमोदन प्रदान कर दिया है। इस्पात कार्गो जलयानों और यात्री जलयानों को एमबीपीटी की पूर्व अनुमति से स्थान दिया जाता है।  दिनांक 6 जनवरी, 2018 का एमबीपीटी का पत्र प्रस्तुत है जिसमें उसने स्पष्ट रूप से बताया है कि एमबीपीटी प्रभार वसूल करेगा और आईसीटीपीएल को आनुपातिक गोदी किराया प्रयास दिया जाएगा।
1(ख).	चूंकि यह स्पष्ट नहीं है कि कौन सा संगठन (एमबीपीटी/आईसीटीपीएल) क्रज/ यात्री जलयानों के उपयोगकर्ताओं से प्रभार एकत्र कर रहा है इसलिए, आईसीटीपीएल ओसीटी गोदी पर प्रहस्तित स्वच्छ कार्गो श्रेणी के अंतर्गत आने वाली कार्गो मदों के साथ-साथ कूज/यात्री जलयानों एवं अन्य किसी स्वच्छ कार्गो के लिए प्रशुल्क व्यवस्था स्पष्ट करते हुए एवं नोट प्रस्तुत करो।	अंतरिम व्यवस्था के रूप में आईसीटीपीएल उपयोगकर्ताओं से आरओआरओ, इस्पात जलयानों एवं कंटेनर जलयानों का घाट शुल्क प्रभार और गोदी किराया प्रभार वसूल करेगा। यदि आईसीटीपीएल स्वच्छ कार्गो जलयानों का प्रहस्तन किया जाता है तो एमबीपीटी प्रभार वसूल करेगा और परस्पर राजस्व हिस्सेदारी की सहमति के अनुसार आइसीटीपीएल को आनुपातिक प्रभार दिए जाएंगे।
2(क)	आईसीटीपीएल, टीएएमपी द्वारा पारित दिनांक 9 अप्रैल, 2012 के प्रशुल्क आदेश के पैराग्राफ संख्या 14(v) (ओ) का अवलोकन करे जिसमें दर्ज किया गया कि आईसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2011-12 के प्रस्तुत अनुमान वास्तविक राजस्व के संदर्भ में समीक्षा की शर्त के अधीन है और दिनांक 9 अप्रैल, 2012 के आदेश में मानी गई वर्ष 2009-10 से 2011-12 की वित्तीय/लागत स्थिति की वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार समीक्षा करनी होती है।	उक्त प्रशुल्क आदेश बीपीएस में प्रचालन के लिए या जो एमबीपीटी के साथ अनुज्ञासि करार की तिथि (अर्थात् 3 दिसंबर, 2017) से केवल 5 वर्ष की अनुज्ञासि अवधि के अनुज्ञासि करार भाग था।  आईसीटीपीएल ने 2 दिसंबर, 2012 अर्थात् 5 वर्ष की अवधि पूर्ण होने पर बीपीएस से प्रचालन बंद कर दिया। वर्तमान प्रस्ताव ओसीटी गोदी (जो जून, 2015 से प्रारंभ हुई) में तर्द्य प्रचालन के लिए है। इस प्रकार आपके द्वारा वांछित पूर्व अनुमान और उनकी समीक्षा उचित नहीं है। इसके बावजूद, आदेश के लिए वित्त वर्ष 2011-12 एवं 2012-13 का वास्तविक राजस्व प्रस्तुत है।
2(ख)	इसके अतिरिक्त, जैसाकि दिनांक 9 अप्रैल, 2012 के आदेश के पैरा 15.4 से नोट किया गया है, वर्ष 2012-13 के अनुमान वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 अनुपालन में समीक्षा की शर्त के अधीन है।	
2(ग)	उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, आईसीटीपीएल वर्ष 2011-12 और वर्ष 2012-13 (बीपीएस गोदियों में आईसीटीपीएल द्वारा प्रचालन बंद करने तक) का वास्तविक राजस्व प्रस्तुत करें।	
3.	एक अंतरिम व्यवस्था के तौर पर एमबीपीटी द्वारा दिये गये अनुमोदन के अनुसार आईसीटीपीएल ओसीटी में प्रहस्तित होने वाले प्रस्तावित कार्गो के प्रशुल्क पर लागू शर्तों के साथ दरमानों का मसौदा प्रस्तुत करें।	दरमानों का मसौदा प्रस्तुत है।

13.1. एमबीपीटी ने संयुक्त सुनवाई में स्पष्ट किया था कि उसने अंतरिम व्यवस्था के रूप में आरओआरओ जलयानों और इस्पात कार्गो जलयानों के प्रहस्तन की अनुमति प्रदान की है। आगे, एमबीपीटी ने स्पष्ट किया कि एमबीपीटी, पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के आधार पर ओसीटी पर प्रहस्तित कूज / यात्री जलयानों के उपयोगकर्ताओं से कभी-कभी प्रभार वसूल करता है। तथापि,

दिनांक 15 मार्च, 2018 के आइसीटीपीएल के प्रस्ताव में आरओआरओ, इस्पात, कंटेनरों और किसी भी अन्य स्वच्छ कार्गो के अतिरिक्त यात्री जलयान के लिए दरों का अनुमोदन मांगा गया है।

13.2. चूंकि यह स्पष्ट नहीं है कि कौन सा संगठन (एमबीपीटी/ आइसीटीपीएल) कूज/यात्री जलयानों के उपयोगकर्ताओं से प्रभार वसूल कर रहा है। इसलिए एमबीपीटी से हमने 14 मई, 2018 के पत्र द्वारा ओसीटी में प्रहस्तित कूज/यात्री जलयानों की प्रशुल्क व्यवस्था स्पष्ट करते हुए एक नोट प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया।

13.3. एमबीपीटी से पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी संगत दिशानिर्देशों की प्रति प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है जिस आधार पर एमबीपीटी, ओसीटी में कूज/यात्री जलयानों के प्रहस्तन का प्रभार वसूल करता है।

13.4. इस संबंध में, एमबीपीटी ने अपने पत्र संख्या टीएम/बीडीसी/कूज/151/2018-19 दिनांक 17 मई, 2018 निम्नवत अनुरोध किया है:-

- (i). भारत सरकार ने प्रमुख पत्तनों में कूज जहाज के 12 घंटे तक रुकने के लिए प्रति जीआरटी 0.35 अमेरिकी डॉलर एकल संयुक्त दर वसूल करने के लिए दिनांक 03.11.2017 को निर्देशक जारी किए हैं। इस एकल दर में कूज जहाज को उपलब्ध कराई गई चार सेवाओं जैसे – (i) पत्तन देय (ii) संचालन (iii) 12 घंटे के लिए गोदी किराया प्रभार (iv) यात्री उगाही शामिल है। 12 घंटे से अधिक ठहरने के संबंध में निर्णय पत्तनों पर छोड़ दिया गया। यह निर्देश 3 वर्ष की अवधि के लिये लागू है। मुंबई पत्तन न्यासी मंडल ने दरमान के स्थान पर कूज जलयानों के 12 घंटे तक ठहरने के लिए इस एकल दर से वसूली को अनुमोदन प्रदान कर दिया है। 12 घंटे से अधिक के लिए एमबीपीटी के मौजूदा दरमान अर्थात् प्रति घंटे प्रति जीआरटी 0.00618 अमेरिकी डॉलर प्रभार को अनुमोदन प्रदान किया है। (एमबीपीटी ने सरकारी निर्देश की प्रति प्रस्तुत कर दी है)
- (ii). 03 नवंबर, 2017 से पूर्ण कूज जलयानों से वसूल किए गए प्रभारों में पत्तन झूटी, संचालन, गोदी किराया प्रभार यात्रियों से लेबी शामिल थी। 03 नवंबर, 2017 से पूर्व और 03 नवंबर, 2017 के पश्चात् किसी जहाज के 12 घंटे ठहरने पर लागू कुल प्रभार की तुलना की गई है। 03 नवंबर, 2017 से पूर्व कुल प्रभारों का विश्लेषण कुल प्रभारों का 12.34% गोदी किराया प्रभार दर्शा रहा है। उपरोक्त प्रभारों के लागत घटक निम्नानुसार हैं:-

पत्तन देय	-	29.06%
संचालन	-	43.53%
गोदी किराया प्रभार	-	12.34%
यात्री लेबी	-	15.07%
<b>कुल</b>	<b>-</b>	<b>100.00</b>

- (iii). ओसीटी में जलयानों के लगर डालने के लिए गोदी किराया प्रभार मैसर्स आइसीटीपीएल को दिया जाना है। इस समेकित एकल दर में गोदी किराया प्रभार को मानना होगा।
- (iv). वर्तमान प्रशुल्क का 12.34% (12 घंटे तक ठहराव के लिए प्रति जीआरटी \$ 0.35 अमरीकी डॉलर की एकल दर से प्रति जीआरटी 0.04319 अमेरिकी डॉलर होती है। जलयानों के 12 घंटे से अधिक ठहराव के लिए मौजूदा दरमान अर्थात् 0.00618/जीआरटी/घंटा के अनुसार गोदी किराया प्रभार वसूल किया जाएगा।

(v). उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए कार्य की सुगमता के लिए एकल समेकित दर और गोदी किराया प्रभार (12 घंटे से अधिक ठहराव के लिए) वसूल किए जाते हैं एवं एमबीपीटी कूज जलयानों से वसूल करता है तथा आईसीटीपीएल को आनुपातिक गोदी किराया प्रभार दिया जाता है।

14. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्रवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए मतों का सार उनको पृथक रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

15. इस मामले में कार्रवाई के दौरान प्राप्त संपूर्ण सूचना के संबंध में निम्नलिखित स्थिति सामने आती है:

(i). इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईसीटीपीएल), मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) में एक बीओटी प्रचालक है जिसका प्रशुल्क निर्धारण वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार होता है। आईसीटीपीएल और एमबीपीटी के मध्य दिनांक 3 दिसंबर, 2017 को हुए अनुज्ञासि करार के प्रावधानों के अनुसार आईसीटीपीएल को पैलाई पिअर स्टेशन (बीपीएस) कंटेनर टर्मिनल में कंटेनरों का प्रहस्तन कराना है और कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए एमबीपीटी में एक ऑफशॉर कंटेनर टर्मिनल (ओसीटी) इस प्रकार बनाना है कि आईसीटीपीएल अनुज्ञासि देने की तिथि से 5 वर्ष की अवधि अथवा ओसीटी परियोजना प्रारंभ होने से 2 वर्ष की अवधि, जो भी पहले हो, तक बीपीएस परियोजना का प्रचालन और प्रबंधन करेगा।

आईसीटीपीएल ने अनुज्ञासि करार की शर्तों के अनुसार दिनांक 2 दिसंबर, 2012 से बीपीएस से प्रचालन बंद कर दिया परंतु ओसीटी का निर्माण पूरा नहीं होने के कारण से ओसीटी पर प्रचालन स्थानांतरित नहीं कर सके।

प्रशुल्क कार्रवाई के दौरान सामने आया कि परियोजना की पुनः प्रचालन प्रक्रिया चल रही है। इसी दौरान एमबीपीटी के न्यासी मंडल ने ओसीटी परियोजना के पुनर्गठन के बारे अंतिम निर्णय लिए जाने तक आईसीटीपीएल एलको कार कैरियर, विशेष कार्गो जलयानों और यात्री जलयानों के प्रहस्तन के लिए ओसीटी वैकल्पिक उपयोग की अनुमति प्रदान कर दी है। तदनुसार, आईसीटीपीएल का प्रस्ताव इस परियोजना के पुनः प्रचलन अथवा 31 मार्च, 2019 जो भी पहले हो, तक ओसीटी में आरओआरओ जलयानों, इस्पात कार्गो और कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दिनांक 29 जून, 2015 (आईसीटीपीएल द्वारा टीएमपी को प्रस्ताव प्रस्तुत करने की तिथि होने के कारण) से तदर्थे आधार पर दरों के निर्धारण के लिए है।

(ii). इस मामले की प्रक्रिया के दौरान प्राप्त सूचना/स्पष्टीकरण के साथ दिनांक 09 फरवरी, 2018 और 15 मार्च, 2018 के आईसीटीपीएल के प्रस्ताव पर विश्लेषण में विचार किया गया है।

(iii). जैसाकि पहले बताया जा चुका है कि एमबीपीटी के न्यासी मंडल ने आईसीटीपीएल को कार कैरियर के प्रहस्तन के लिए ओसीटी के वैकल्पिक उपयोग की अनुमति प्रदान कर दी है। कार कैरियर के प्रहस्तन हेतु ओसीटी के वैकल्पिक उपयोग पर कोई शर्त नहीं है। तथापि, तथापि, मंडल के संकल्प के अनुसार सभी प्रकार के कार्गो जलयानों और यात्री जलयानों के प्रहस्तन हेतु ओसीटी का वैकल्पिक उपयोग जब गोदी का उपयोग हो रहा हो केवल तभी अत्यधिक विशेष परिस्थितियों में सभी प्रकार के कार्गो और यात्री जलयानों हेतु एमबीपीटी के अध्यक्ष द्वारा ओसीटी के उपयोग के अधिकार और अनुमति प्रदान करने की शर्त के अधीन है। इस प्राधिकरण को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 (1) के अंतर्गत प्रदत्त सेवाओं के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अंतर्गत प्राधिकृत व्यक्तियों के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए दरमान और शर्तों का विवरण बनाने का अधिदेश है। एमबीपीटी और आईसीटीपीएल के मध्य ओसीटी परियोजना के प्रचालन के लिए किए गए अनुज्ञासि करार के संबंध में, आईसीटीपीएल को ओसीटी में कंटेनर प्रहस्तन सेवाएं देनी होती हैं जिसके लिए इस प्राधिकरण को अनुमोदित प्रदान करना होता है। तथापि, इस आदेश के पूर्व भाग में बताए गए कारणों को ध्यान में रखते हुए एमबीपीटी न्यासी मंडल ने आईसीटीपीएल को कार कैरियर के प्रहस्तन हेतु विशेष अधिकार दिया है। आगे, आईसीटीपीएल, एमबीपीटी गोदियों के उपयोग में होने पर विशेष परिस्थितियों में

एमबीपीटी के अध्यक्ष के विशेष अनुमोदन से सभी प्रकार के कार्गो और क्रूज जलयानों के प्रहस्तन के लिए भी प्राधिकृत है। आगे एमबीपीटी ने इस मामले में कार्बाई के दौरान आईसीटीपीएल के प्रस्ताव की अनुशंसा की है। उपयोगकर्ताओं ने संयुक्त सुनवाई के दौरान आईसीटीपीएल के प्रस्ताव का समर्थन किया है। इसलिए यह प्राधिकरण आईसीटीपीएल के वाहनों के अलावा उपरोक्त कार्गो मदों के लिए प्रशुल्क निर्धारण के प्रस्ताव पर विचार करने का इच्छुक है। संयोगवश, अनुज्ञासि करार आईसीटीपीएल को ओसीटी के गोदी किराया प्रभार वसूल करने का पहले ही अधिकार देता है। जबकि, इस प्राधिकरण को ओसीटी में प्रस्तावित होने वाले विचार किए गए कार्गो हेतु प्रशुल्क निर्धारित करना होता है ताकि जब कभी उक्त कार्गो का ओसीटी में प्रहस्तन हो, आईसीटीपीएल उक्त प्रभार वसूल कर सके। एमबीपीटी के अधिकारियों को ओसीटी में आईसीटीपीएल द्वारा सभी प्रकार के कार्गो और यात्री जलयानों के प्रहस्तन के लिए प्रदत्त अनुमति के संबंध में अपने न्यासी मंडल द्वारा प्रस्तुत शर्तों का पालन करना है।

- (iv). आईसीटीपीएल द्वारा बीपीएस में उसके प्रचालन के लिए दरमानों का अंतिम निर्धारण आदेश संचया टीएएमपी/4/2011-आईसीटीपीएल दिनांक 09 अप्रैल 2012 द्वारा किया गया था। उक्त आदेश द्वारा आईसीटीपीएल के तात्कालिक लागू प्रशुल्क में 25% से अधिक की वृद्धि की अनुमति देकर एक वर्ष अर्थात् 2012-13 (2 दिसंबर 2012 तक, बीपीएस परियोजना की अनुज्ञासि की समाप्ति की तिथि होने के कारण से) की अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया गया था।
- (v). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को प्रशुल्क के निर्धारण के समय माने गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर वहां प्रचलित हो रहे प्रमुख पत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों की वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्य निष्पादन की समीक्षा का अधिकेश देता है।

इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि अप्रैल 2012 में आईसीटीपीएल के अंतिम प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2012-13 के अनुमान आदेश में यह भी उल्लेख किया गया था कि चूंकि वर्ष 2011-12 का नुकसान आंशिक रूप से अनुमानों पर आधिरत है इसलिए वर्ष 2011-12 का वास्तविक स्थिति अगली प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया के दौरान समीक्षा की शर्त के अधीन होगी। इस प्रकार, अप्रैल 2012 में माने गए वर्ष 2011-12 और 2012-13 के अनुमानों की उक्त वर्षों के वास्तविक निष्पादनों से तुलना आवश्यक है।

आईसीटीपीएल का मत है कि चूंकि वर्तमान कार्बाई ओसीटी गोदी में प्रचालनों के लिए तदर्थ आधार पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए है, इसलिए पिछली अवधि का विश्लेषण करने की आवश्यकता नहीं है। तथापि, उसने ऐसे विश्लेषण के लिए विवरण उपलब्ध कराए हैं।

2005 के दिशानिर्देशों में आगामी अवधि के लिए प्रशुल्क का निर्धारण करते समय माने गए अनुमानों के संदर्भ में वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्य निष्पादन की समीक्षा करनले की शर्त है। इस प्रकार, वर्तमान प्रक्रिया ओसीटी में प्रचालन हेतु तदर्थ आधार पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए होने के बावजूद अप्रैल 2012 में माने गए वर्ष 2011-12 और 2012-13 के अनुमानों की तुलना उक्त वर्षों के वास्तविक निष्पादन से की जाएगी। इस प्रकार, उक्त उद्देश्य के लिए अप्रैल 2012 के प्रशुल्क आदेश में यथा उल्लिखित वर्ष 2011-12 और 2012-13 के अनुमानों पर विचार किया गया है।

आगे, वर्ष 2013-14 और 2014-15 जो आईसीटीपीएल के अप्रैल 2012 के आदेश में शामिल नहीं है उन वर्षों के वास्तविक अधिशेष/नुकसान का विश्लेषण करना होगा ताकि आईसीटीपीएल के पिछले समग्र कार्य निष्पादन का निर्धारण किया जा सके।

इस प्रकार, आईसीटीपीएल के वर्ष 2011-12 से 2014-15 की अवधि के पिछले अनुमानों की समीक्षा करते समय वर्ष 2011-12 और 2012-13 की अवधि के अधिशेष/ घाटे और वर्ष 2013-14 एवं 2014-15 की अवधि के अधिशेष/ घाटे को विश्लेषण के तदनंतर भाग में बताए अनुसार अलग मानना होगा। आईसीटीपीएल वर्ष 2011-12 से 2014-15 के वित्तीय और भौतिम कार्य निष्पादन पर अनुवर्ती पैराओं में चर्चा की गई है।

- (vi). (क). आईसीटीपीएल वर्ष 2011-12 से 2012-13 के वर्षों के दौरान क्रमशः 30281 ट्यूज और 38097 ट्यूज के अनुमानित कंटेनर व्यापार के स्थान पर समदर्शी वर्षों में 30708 ट्यूज और 22758 ट्यूज के वास्तव में प्रहसित कंटेनर व्यापार की सूचना दी है। इस प्रकार आईसीटीपीएल 68378 टीईयू अनुमानित कुल कार्गो व्यापार के स्थान पर वास्तव में 53466 टीईयू का प्रहस्तन किया है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 में प्रहसित वास्तविक कंटेनर व्यापार के समदर्शी अवधि की तुलना में 21.80% की कमी है। यहां यह उल्लेख करना उचित होगा कि एमबीपीटी ने पूर्व में वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः 25606 ट्यूज कंटेनर और 20431 टीईयू कंटेनर के आईसीटीपीएल के व्यापार का उल्लेख किया था। एमबीपीटी के पत्र से स्पष्ट नहीं है कि एमबीपीटी द्वारा उल्लिखित आंकड़े कंटेनरों की संख्या पर आधारित व्यापार दर्शा रहे हैं अथवा ट्यूज पर आधारित व्यापार दर्शा रहे हैं। यह मानते हुए कि एमबीपीटी द्वारा उल्लिखित व्यापार कंटेनरों की संख्या पर आधारित है और 1 कंटेनर बराबर 1.2 टीईयू का परिवर्तन गुणक लगाते हुए एमबीपीटी द्वारा उल्लिखित व्यापार आंकड़े आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत व्यापार आंकड़े के अधिक समीप लगते हैं।
- (ख). यह मानते हुए कि आईसीटीपीएल ने अनुन्नप्रसिद्धि करार के प्रावधानों के अनुसार दिसंबर 2012 में बीपीएस में प्रचालन बंद कर दिया उसने वर्ष 2013-14 और 2014-15 के दौरान किसी कंटेनर का प्रहस्तन नहीं किया है। एमबीपीटी ने अपने पूर्व पत्रों में इनकी अभिपुष्टि की है।
- (vii). (क). वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिये आईसीटीपीएल ने वार्षिक लेखाओं में दर्शायी गयी सुविचारित आय के रूप में माना है सिवा कुछ शीर्षों के अंतर्गत आय के जैसे मार्जिन राशि जमा पर व्याज, बैंक जमा पर व्याज, आय कर वापसी पर व्याज, प्रति लिखित संदेहास्पद ऋण प्रावधान, अब अदेय नहीं शेष प्रति लिखित और प्रति लिखित उपदान प्रावधान जिन पर लागत विवरण में विचार नहीं किया गया है। विश्लेषण में इस पर विचार किया गया है।
- (viii). (क). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2011-12 से 2014-15 के वार्षिक खातों में कुछ शीर्षों अर्थात् एमबीपीटी की राजस्व हिस्सेदारी न्यूनतम निश्चत प्रवाह की कमी पर जुर्माना, संदेहास्पद अग्रिम पर प्रावधान और व्याज लागत जिन पर लागत विवरण में विचार नहीं किया गया है के अंतर्गत व्यय को छोड़कर समदर्शी वर्षों के वार्षिक खातों में दर्शाया गया व्यय माना है। विश्लेषण में इस पर विचार किया गया है। व्ययों को लागत विवरण में 'प्रचालन लागत' और 'ऊपरी खर्च' शीर्ष के अंतर्गत माना गया है।
- (ख). वार्षिक लेखाओं में दर्शाए गए व्ययों के अतिरिक्त, पहले आईसीटीपीएल के प्रशुल्क निर्धारण अपनाए गए दृष्टिकोण के आधार पर 0.89 लाख रुपए के व्यय हिस्सेदारी के ऋण चुकाने (वर्ष 2009-10 से 29 से अधिक समान वार्षिक किश्तों में 25.90 लाख रुपए के चुकाए गए ऋण हिस्सेदारी व्यय होने के कारण से) पर वर्ष 2011-12 से 2014-15 के हमारे विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (ग). वर्ष 2011-12 से 2014-15 के मूल्यह्रास पर इन वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शाए अनुसार विचार किया गया है।
- (ix). (क). वार्षिक लेखाओं में दर्शाए गए वर्ष 2011-12 से 2014-15 को समाप्त परिसंपत्तियों के कुल ब्लॉक पर विचार किया गया है।
- (ख). यह ध्यान देने योग्य है कि प्रचालन और अनुरक्षण के लिए वार्षिक लेखाओं में अप्रत्यक्ष परिसंपत्ति के रूप में दर्शाई गई 25 करोड़ रुपए की राशि को यह मानते हुए कि आईसीटीपीएल के वार्षिक खाते बताते हैं कि उक्त राशि का ओसीटी परियोजना के व्यावसायिक प्रचालन की तिथि के पश्चात् ऋण चुकाया जाएगा,

आईसीटीपीएल के पिछले प्रशुल्क निर्धारण में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार, परिसंपत्तियों के कुल ब्लॉक में नहीं मानी गई है।

- (ग). आगे, परिसंपत्तियों के कुल ब्लॉक के अतिरिक्त, हिस्सेदारी के अपरिशोधित भाग को पहले आईसीटीपीएल के प्रशुल्क निर्धारण के दौरान अपनाई गई पद्धति के अनुसार नियोजित पूँजी का भाग माना गया है।
- (घ). वर्ष 2011-12 से 2014-15 की कार्यशील पूँजी पर नीचे चर्चा की गई है:-
- (i). 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार भारतीय रेल द्वारा देय दो माह की संपदा आय और दो माह के टर्मिनल प्रभार अनुमेय विविध ऋणी की सीमा है। भारतीय रेल को देय संपदा आय और टर्मिनल प्रभार आईसीटीपीएल जैसे निजी टर्मिनल प्रचालनों के मामले में संगत नहीं है और इसलिए इन पर विचार नहीं किया गया है।
- (ii). तथापि, अनुज्ञसि करार की संविदात्मक बाध्यताओं के कारण से कुछ मदों के बहिर्गमन को विविध ऋणी माना गया है। आईसीटीपीएल के मामले में अनुज्ञसि करार के अनुसार आईसीटीपीएल को एमबीपीटी को एक माह का अग्रिम पट्टा किराया देना है। इस स्थिति पर विचार करते हुए संगत वर्षों के वार्षिक पट्टा किराया पर आधारित छह माह के पट्टे किराए को आईसीटीपीएल के मामले में पहले 'विविध ऋणी' माना गया है।
- (iii). प्रतिमानों के अनुसार, प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित इनवेंटरी के लिये पूँजी की संपत्ति सीमा, एक वर्ष का औसत व्यय और संगति सूची की अन्य मदों की सीमा ईंधन को छोड़कर छह माह का औसत भंडारण व्यय है। आईसीटीपीएल द्वारा संगत वर्षों के दौरान संपत्ति सूची के व्यय का मूल्य वार्षिक खातों में नहीं है। विवरण नहीं होने के कारण से संपत्ति सूची के मूल्य को विचाराधीन संगत वर्षों की कार्यशील पूँजी में 'शून्य' माना गया है।
- (iv). प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित नकद शेष की सीमा एक माह का नकद व्यय है। नकद शेष को विचाराधीन शेष वर्षों के एक माह के प्रचालन व्ययों और ऊपरी व्ययों पर आधारित माना गया है।
- (v). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में वर्तमान देयताओं के लिए कोई शर्त निर्धारित नहीं है। आईसीटीपीटी ने वर्ष 2015-16 और 2016-17 की 'व्यापार देयताओं' को चालू वर्षों की चालू देयताओं के रूप में उल्लेख किया है। यह मानते हुए कि विचाराधीन किसी भी वर्ष के विश्लेषण में किसी भी 'विविध ऋणी' पर विचार नहीं किया गया है, इसलिए चालू देयताओं पर विचाराधीन किसी भी वर्ष में ध्यान नहीं दिया गया है।
- (ङ). कुल निर्धारित परिसंपत्तियों, कार्यक्रम पूँजी और हिस्सेदारी व्ययों के ऋण नहीं चुकाए गए घटकों के आधार पर विचाराधीन सभी वर्षों की नियोजित पूँजी का आकलन किया गया है।
- (x). अप्रैल 2012 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, वर्ष 2011-12 और 2012-13 की नियोजित पूँजी पर 16% प्रतिफल की अनुमति थी इसे 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.9.11 को ध्यान में रखते हुए जिसमें शर्त है कि यदि क्षमता का पूरा उपयोग नहीं होता है तो भी रियायत करार के अंतर्गत बाध्यता के अनुसार किए गए निवेश को आरओसीई हेतु

माना जाएगा। इसे क्षमता उपयोगिता से संबद्ध नहीं किया गया है। उपरोक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए आईसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2013-14 और 2014-15 के दौरान किसी भी व्यापार का प्रहस्तन नहीं करने पर भी सभी विचाराधीन वर्षों के लिए नियोजित पूँजी पर 16% प्रतिफल अनुमेय होगा।

- (xi). (क). आईसीटीपीएल के वर्ष 2011-12 से 2014-15 के कार्य निष्पादन का विश्लेषण दर्शाने वाला विवरण अनुलग्नक - I के रूप में संलग्न है।
- (ख). वर्ष 2011-12 और 2012-13 के वास्तविक की पिछले प्रशुल्क आदेश में माने गए अनुमानों की तुलना का सार नीचे तालिका में दिया गया है:-

(रु.लाख में)

विवरण	पिछले आदेश में वर्ष 2011-12 और 2012-13 के माने गए अनुमानों का कुल योग	वर्ष 2011-12 और 2012-13 के वास्तविक का कुल योग	अंतर %
व्यापार (मीट्रिक टन में)	68378	53466	-21.81%
प्रचालन से आय	1411.05 *	1109.09	-21.40%
कुल व्यय (मूल्यहास सहित)	1812.19	1728.52	-4.62%

\* प्रचालन से आगे के अनुमानों को अप्रैल 2012 के आदेश द्वारा प्रदान की गई 25% वृद्धि को दर्शाने के लिए समायोजित किया गया है।

- (ग). आईसीटीपीएल द्वारा नियोजित पूँजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिफल से संबंधित विवरण नीचे तालिका में दिया गया है:-

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	2011-12	2012-13	औसत
(i).	आईसीटीपीएल द्वारा अर्जित प्रतिफल से पहले वास्तविक अधिशेष	(373.40)	(272.43)	-322.92
(ii).	वास्तविक नियोजित पूँजी	995.74	406.21	700.98
(iii).	नियोजित पूँजी पर वास्तविक प्रतिफल प्रतिशतता के रूप में	-37.50%	-67.07%	-52.28%
(iv).	नियोजित पूँजी पर @ 16% की दर से प्रतिफल में अंतर	-334.37%	-519.16%	-426.77%

- (घ). प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.13 के अनुसार पिछली प्रशुल्क अवधि के वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा में + अथवा -20% से अधिक का अंतर होता है तो ऐसे उपार्जित लाभ/हानि का 50% अगली प्रशुल्क अवधि में समायोजित करना होगा।

यह स्मरण कराया जाता है कि पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र संख्या 14019/20/2009-पीजी दिनांक 12 जून 2015 के आधार पर आईसीटीपीएल के अन्य बातों के साथ-साथ हमारे पत्र संख्या टीएमपी/46/2015-मिस दिनांक 24 जुलाई द्वारा संसूचित किया है कि यह प्राधिकरण आगे से 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.13 के लिए वित्तीय और भौतिक मानदंडों का ध्यान रखेगा।

जैसा उक्त सारणियों से देखा जा सकता है, वास्तविक और आकलित यातायात में विचलन 21.81% है और वास्तविक तथा आकलित वित्तीय प्रतिमानों में विचलन -426.77% है। चूंकि वित्तीय और वास्तविक प्रतिमानों दोनों में ही अंतर +/- 20% का है, 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के

संदर्भ से और एमओएस के पत्र के अनुसार आईसीटीपीएल के वर्ष 2011-12 और 2012-13 से संबंधित पिछले घाटे के 50% को चालू प्रशुल्क निर्धारण में समजित किये जाने का मामला बनता है, जैसा नीचे दिया जा रहा है:

विवरण	रुपए लाख में
2011-12 और 2012-13 का कुल घाटा	-870.14
20% को आईसीटीपीएल द्वारा बहन किया जाना है	-174.03
शेष घाटा	-696.11
संमजन के लिए सुविचारित 50%	<b>-348.06</b>

- (अ). वर्ष 2013-14 और 2014-15 का घाटा 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं द्वारा शासित नहीं होता, क्योंकि उक्त अवधि के वास्तविक तुलना के लिए उपलब्ध नहीं हैं। उक्त स्थिति को देखते हुए वर्ष 2013-14 और 2014-15 का 209.77 लाख रुपए का संपूर्ण घाटे को भी प्रशुल्क निर्धारण की वर्तमान प्रक्रिया में संमजन के लिए सुविचारित किया जाना होगा।
- (xi). इस बात को ध्यान में रखकर कि आईसीटीपीएल का प्रस्ताव 29 जून 2015 से 31 मार्च 2019 तक तदर्थ आकार पर ओसीटी में वाहनों, स्टील कार्गो और कंटेनरों के प्रहस्तन के अनुमोदन के लिए है, इसलिए वर्ष 2015-16 से 2017-18 तक के दौरान आईसीटीपीएल के वास्तविक निष्पादन और वर्ष 2018-19 के आकलनों का विश्लेषण करना उपयुक्त होगा।

वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत वास्तविकों का विश्लेषण आईसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तुत संबंधित वर्षों के लेखापरीक्षित लेखाओं के हवाले से विश्लेषण किया गया है, जैसा आगामी पैराओं में चर्चा की गई है। जहां तक वर्ष 2017-18 का संबंध है, आंकड़े आंशिक रूप से वास्तविकों और आंशक रूप से आकलनों पर आधारित है। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2017-18 के वार्षिक लेखे, संदर्भित मामले का विश्लेषण करते समय उपलब्ध नहीं थे। इसलिए, वर्ष 2017-18 से संबंधित आकलनों को वर्ष 2017-18 के लेखापरीक्षित लेखाओं के आधार पर अब मान लिया गया है उनकी समीक्षा आईसीटीपीएल के प्रशुल्कों की अगली समीक्षा के दौरान की जायेगी।

जहां तक वर्ष 2018-19 का संबंध है, आईसीटीपीएल ने वर्ष 2018-19 के लिए किसी वित्ती/यातायात प्रक्षेपणों को प्रदन करने में असमर्थता व्यक्त की है। इस स्थिति को देखते हुए, वर्ष 2018-19 के आकलन वर्ष 2017-18 के आकलनों को आधार के रूप में लेते हुए तैयार किये गए हैं, जैसा आगामी पैराओं में चर्चा की गई है।

- (xii). (क). जैसा पहले बताया गया है, एमबीपीटी द्वारा दिये गए विशिष्ट अनुमोदन के आधार पर आईसीटीपीएल ने यह दर्शनी के लिए ब्यौरा प्रस्तुत किया है कि यह 20 जुलाई 2015 से मोटर वाहनों, स्टील कार्गो और कंटेनरों का प्रहस्तन कर रहा है। आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के ब्यौरे की वर्ष वार तुलनात्मक स्थिति, जैसी उसके द्वारा प्रस्तुत की गई है, और एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत यातायात का ब्यौरा नीचे दिया जा रहा है:

विवरण	2015-16		2016-17		2017-18		Total	
	आईसीटीपीएल	एमबीपीटी	आईसीटीपीएल	एमबीपीटी	आईसीटीपीएल	एमबीपीटी	आईसीटीपीएल	एमबीपीटी
मोटर वाहन (युनिट)	105334	105334	193831	195320	221083	221083	520248	521737
कंटेनर (टीर्ड्यू)	153	दिया नहीं	320	दिया नहीं	0	0	473	दिया नहीं

(टन)	दिया नहीं	1206	दिया नहीं	1641	0	0	दिया नहीं	2847
लौह और इस्पात (टन)	81302	81302	27542	20101	188664	194428	297508	295831
पैकेज (टन)	12796	12349	26186	23129	24724	22458	63706	57936

जैसा ऊपर देखा जा सकता है, आईसीटीपीएल और एमबीपीटी द्वारा दिये गए यातायात के अंकड़ों में भिन्नता है। जब इन भिन्नताओं को आईसीटीपीएल के ध्यान में लाया गया, आईसीटीपीएल ने वर्ष 2015-16 से 2017-18 के दौरान, पोत-वार प्रहस्ति यातायात दर्शते हुए एक विस्तृत विवरण दिया है और पुष्टि की है कि आईसीटीपीएल द्वारा दिये गए अंकड़े उनके रिकार्ड के अनुसार सही हैं। आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत पुष्टि के आधार पर, और यह ध्यान में रखते हुए कि अंतर कोई ज्यादा नहीं है, वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत यातायात के अंकड़ों पर विश्वास किया जाता है।

(ख). वर्ष 2018-19 के संबंध में, आईसीटीपीएल ने इस संबंध में किये गए विशिष्ट अनुरोध के बाबजूद यातायात का कोई आकलन नहीं किया है। तथापि, यदि वर्ष 2018-19 के लिए यातायात को स्थिर भी समझा जाता है, जैसा आईसीटीपीएल ने अनुरोध किया है, तो भी वर्ष 2018-19 के लिए यातायात का आकलन अनिवार्य है। इस संबंध में, उपयुक्त दृष्टिकोण भावी यातायात के निर्धारण के लिए यातायात की पिछली प्रवृत्ति को हिसाब में लेने का होगा। फिर भी, आईसीटीपीएल के मोटर वाहनों, इस्पात कार्गो और पैकेजों के आतायात में प्रवृत्ति अनियमित पारी गई है। इसके अतिरिक्त, आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्ति किया जाने वाला कार्गो निश्चित नहीं है, क्योंकि यह एमबीपीटी की वर्षों की आकूपैसी पर निर्भर करेगा। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2018-19 के लिए वाहनों, स्टील कार्गो के आतायात में वर्ष 2017-18 के आकलित/वास्तविक वाहन तथा स्टील कार्गो यातायात पर 10% की साधारण वृद्धि पर सुविचार किया जाता है। चूंकि, वर्ष 2017-18 के दौरान किसी कंटेनर के प्रहस्तन/प्रहस्त के आकलन नहीं किया गया है और न ही इससे पहले प्रहस्ति कंटेनर कोई ज्यादा थे, इसलिए वर्ष 2018-19 में भी कंटेनरों के प्रहस्तन का आकलन नहीं किया गया है।

(xiii). (क). वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लिए आय, जैसी आईसीटीपीएल के लेखापरीभित वार्षिक लेखाओं में दी गई है, पर भरोसा किया गया है। ऐसा करते समय, वार्षिक लेखाओं के कुछेक शीर्षों के अंतर्गत आय अथवर् मार्जिन राशि जमा पर व्याज, बैंक जमा पर व्याज, अदेय संदेशों को बट्टे खाते डालना को लागत विवरण से निकाल दिया गया है।

(ख). इसके अतिरिक्त, वर्ष 2015-16 और उसके आगे के आईसीटीपीएल के वार्षिक लेखाओं से यह देखा जा सकता है कि आईसीटीपीएल द्वारा एबीपीटी को देय राजस्व हिस्से को पहले की तरह प्रचालन लागत की एक मद के रूप में दर्शने के स्थान पर राजस्व हिस्से को विनियोजन के रूप में दर्शाया गया है। इस प्रकार, 2015-16 और 2016-17 की आय के संबंध में आईसीटीपीएल द्वारा एमबीपीटी को प्रदत्त राजस्व हिस्से के क्रमशः 2246.06 लाख रु. और 4409.24 लाख रु. की राशि को वार्षिक लेखाओं में आय के विनियोजन के रूप में दर्शाया गया है। प्रशुलक दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.8.1 के अनुसार, आईसीटीपीएल द्वारा एमबीपीटी को संदेय राजस्व हिस्से को प्रशुलक परिकलन के लिए ग्राह्य लागत के रूप में अनुमति नहीं दी जायेगी। इस स्थिति को आईसीटीपीएल द्वारा एमबीपीटी के साथ किये गए एलए के खंड 10.1 में स्पष्ट तौर पर लिखा गया है। इस प्रकार, वर्ष 2015-16 और 2016-17 के वर्षों के दौरान आईसीटीपीएल द्वारा एमबीपीटी को प्रदत्त राजस्व हिस्से को संबंधित वर्षों की प्रचालन आय में फिर से जोड़ दिया गया है।

(ग). वर्ष 2015-16 और 2016-17 के वार्षिक लेखाओं में 'निर्माण' को आय और व्यय में दर्शते हैं जिसे आईसीटीपीएल ने अपने लगात विवरण में आय और व्यय के एक भाग के रूप में नहीं दर्शाया गया है। इस

संबंध में, आईसीटीपीएल ने बताया है कि सेवा रियायत करारों के लेखांकन से संबंधित भारतीय लेखांकन मानक (एएस) 11 के परिशिष्ट के में दिये गए सिद्धांतों के अनुसार, कंपनी के लिए कंपनी द्वारा व्यय की गई निर्माण लागत पर मार्जिन के साथ, जो निर्माण लागत का 1% पर आकलित किया जाता है, लाभ व हानि विवरण में निर्माण राजस्व के रूप में मान्य करना अपेक्षित है। इसे काल्पनिक आय के रूप में सूचित किया जाना है और यह मात्र एक लेखांकन समायोजन है और इस राजस्व को किसी ग्राहक अथवा प्रयोक्त से वसूल नहीं किया जाना होता है। आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर 'निर्माण' से राजस्व के साथ साथ व्यय को लगत विवरण से निकाला जाता है।

- (घ). वर्ष 2017-18 के संबंध में, विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, आईसीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 की आय के समर्थन में गणना प्रस्तुत नहीं की है। यह दिया गया है कि एमबीपीटी के दरमानों में वाहनों की घाटशुल्क दर, जिसे आईसीटीपीएल ने अपनाया है, यथामूल्य आधार पर निर्धारित है, यह संभव नहीं है कि वाहनों की उपलब्ध संख्या के आधार पर आय का आकलन किया जा सके। फिर भी, इस बात ध्यान में रखकर कि आईसीटीपीएल द्वारा यथाप्रस्तुत यातायात पर भरोसा किया गया है, आईसीटीपीएल द्वारा यथाप्रस्तुत वर्ष 2017-18 की प्रचालन आय पर भी भरोसा किया जाता है।
- (ङ). वर्ष 2018-19 के संबंध में, यह दिया गया है कि वर्ष 2017-18 के यातायात पर 10% की यातायात वृद्धि दी गई है, वर्ष 2018-19 की आय में भी वर्ष 2017-18 की आय के आकलनों पर 10% वृद्धि पर सुविचार किया जाए।
- (xiv). (क). जैसा पहले बताया गया है, वर्ष 2015-16 और 2016-17 उसके आगे के आईसीटीपीएल के वार्षिक लेखाओं से यह देखा जा सकता है कि आईसीटीपीएल द्वारा एबीपीटी को देय राजस्व हिस्से को पहले की तरह प्रचालन लागत की एक मद के रूप में दर्शने के स्थान पर राजस्व हिस्से को विनियोजन के रूप में दर्शाया गया है। इस प्रकार, 2015-16 और 2016-17 की आय के संबंध में आईसीटीपीएल द्वारा एबीपीटी को प्रदत्त राजस्व हिस्से की विश्लेषण में नहीं लिया गया है। वार्षिक लेखाओं में दर्शायी गई व्याज लागत को भी लागत विवरण में सुविचार
- (ख). आईसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2017-18 की प्रचालन लागतों का व्यौरा उपलब्ध नहीं कराया गया है। व्यौरे के अभाव में, वर्ष 2016-17 के आईसीटीपीएल के कुल वास्तविक प्रचालन व्ययों को आधार के रूप में लिया गया था और 2% बढ़ाकर यातायात विचलन में समायोजित कर दिया गया है ताकि वर्ष 2017-18 की समग्र प्रचालन लागत निर्धारित की जा सके। चूंकि, राशि आईसीटीपीएल द्वारा आकलनों से अधिक प्रतीत होती थी, इसलिये आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2017-18 के यथाप्रस्तुत आकलनों पर भरोसा किया जाता है।
- (ग). इस प्रकार, वर्ष 2017-18 के आईसीटीपीएल के कुल आकलित प्रचालन व्यय को आधार के रूप में लिया गया है और 3.45% बढ़ाकर यातायात विचलन में समायोजित कर दिया गया है ताकि वर्ष 2017-18 की समग्र प्रचालन लागत निर्धारित की जा सके।
- (घ). इसके अतिरिक्त, जैसा पहले चर्चा की गई है, वर्ष 2015-16 से 2018-19 तक के हमारे विश्लेषण में, 0.89 लाख रु. प्रति वर्ष तक के शेयर निर्गम व्ययों की परिशोधन पर सुविचार किया गया है।
- (ङ). वर्ष 2016-17 के लिए वास्तविक वित्त तथा विविध व्ययों पर वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए वित्त और विविध व्ययों के रूप में आकलित किया गया है।

- (xv). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1. यह अनुबद्ध करता है कि, निजी टर्मिनलों के मामले में, मूल्यहास कंपनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अपनाये गए जीवन प्रतिमान के साथ सीधी रेखा विधि से या रियायत करार में निर्धारित जीवन प्रतिमानों के आधार पर, जो भी अधिक हो, अनुज्ञेय है। आईसीटीपीएल ने मूल्यहास के परिकलन के संबंध में अलग से कोई गणना प्रस्तुत नहीं की है। आईसीटीपीएल के वर्ष 2015-16 और 2016-17 के वार्षिक लेखे पुष्टि करते हैं कि मूल्यहास कंपनी अधिनियम, 2013 के उपबंधों के अनुसार परिकलित की गई है। वर्ष 2015-16 के लिए मूल्यहास पर उक्त वर्ष में आईसीटीपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में यथा दर्शाये गए अनुसार सुविचार किया गया है।
- (ख). वर्ष 2016-17 के दौरान, जैसा आईसीटीपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं से देखा जा सकता है, आईसीटीपीएल ने अमूर्त आस्ति के रूप में अर्थात् सॉफ्टवेयर और पत्तन अधिकार, 735.60 करोड़ रु. तक के व्यय को पूंजीगत दर्शाया हैं और यह भी देखा जा सकता है कि उक्त पूंजीगत दर्शाया है और यह भी देखा जा सकता है कि उक्त पूंजीगत व्यय का परिशोधन पर भी सुविचार किया प्रस्ताव होता है। यह बताया गया है कि यह व्यय शुल्क पर वर्ध सुविधा को परिचालन करने का अधिकार व्यय है। इस तथ्य को विचार में लेते हुए कि परियोजना मूल योजना के अनुसार चालू नहीं की जा सकी थी और सूचित किया गया कि इसे समाप्ति पर और निर्माण अवधि के दौरान व्याज के पूंजीकरण के पश्चात् वर्ष 2016-17 में आरंभ किया गया। यह सुविचार करते हुए कि राशि को वर्ष 2016-17 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शाया गया है, लेखापरीक्षित लेखाओं में यथा प्रकट की गई मूल्यहास राशि पर विश्वास किया जाता है।
- (ग). वर्ष 2017-18 के लिए, आईसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित मूल्यहास पर विश्वास किया जाता है। वर्ष 2018-19 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा दिये गए किसी व्यौरे के अभाव में, वर्ष 2017-18 के लिए मूल्यहास को वर्ष 2018-19 के लिए भी मूल्यहास पर सुविचार में लिया जाता है।
- (xvi). (क). वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लिए, अस्तियों के अंतिम नैट ब्लॉक को, जैसा वार्षिक लेखाओं में दर्शाया गया है, हिसाब में लिया गया है। वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए अस्तियों के नैट-ब्लॉक को, वार्षिक मूल्यहास के समायोजन के पश्चात्, हिसाब में लिया गया है।
- (ख). जैसा पहले चर्चा की गई है, ओएंडएम अधिकारों के अपफ्रंट प्रशुल्क के 25 करोड़ रुपए की राशि को 'अमूर्त आस्तियाँ' के रूप में दर्शाया गया है, उसे आईसीटीपीएल के पिछले प्रशुल्क निर्धारण के दौरान अपनायी गई पद्धति के अनुरूप आस्तियों के नेट-ब्लॉक के रूप में हिसाब में नहीं लिया गया है।
- (ग). इसके अतिरिक्त, जैसा पहले चर्चा की गई है, शेयर निर्गम व्ययों के अपरिशोधित भाग को आईसीटीपीएल के पिछले प्रशुल्क निर्धारण के दौरान अपनायी गई पद्धति के अनुरूप नियोजित पूंजी के एक भाग के रूप में सुविचार में लिया गया है।
- (घ). वर्ष 2015-16 से 2018-19 के लिए कार्यशील पूंजी के बारे में चर्चा नीचे की जा रही है:
- (i). पहले चर्चा किये गए कारणों से, पट्टा किराया के संबंध में किसी भी विविध देनयार को (एलए के संविदात्मक दायित्वों को विविध देनदार के एक भाग के रूप में माना गया है) विचाराधीन किसी भी वर्ष के लिए सुविचार में नहीं लिया गया है।
- (ii). पहले बताये गए कारणों से, संबंधित वर्षों के दौरान आईसीटीपी एल द्वारा उपभोग की गई मालसूची के मूल्य के व्यौरे के अभाव में, विचाराधीन मालसूची के मूल्य को 'शून्य' माना जाता है।

- (iii). विचाराधीन सभी वर्षों के लिए, नकद शेषों को एक माह के प्रचलन व्ययों और उपरिव्ययों के आधार पर सुविचार में लिया गया है।
- (iv). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005, चालू देयताओं के बारे में कोई मानक अनुबद्ध नहीं करते। वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लिए, आईसीटीपीएल ने 'व्यापार संदेश' की राशि को संबंधित वर्ष की चालू देयता बताया है। यह समझते हुए कि विचाराधीन वर्षों के लिए किसी भी वर्ष में किसी भी विविध देनदार पर विश्लेषण में सुविचार नहीं किया गया है। चालू देयताओं को भी विचाराधीन वर्षों में से किसी भी वर्ष के लिए हिसाब में नहीं लिया गया है।
- (ङ). निवल स्थायी आस्तियों के मूल्य कार्यशील पूंजी और शेयर निर्णय व्ययों के अपरिशोधित भाग के आधार पर विचाराधीनल सभी वर्षों के लिए नियोजित पूंजी का निर्धारण किया गया है।
- (xvii). विचाराधीन सभी वर्षों के लिए नियोजित पूंजी पर 16% की दर से प्रतिफल की अनुमति दी जाती है।
- (xviii). (क). ऊपर की गई चर्चा के अधीन, लागत विवरण को आशोधित किया गया है। इसके अतिरिक्त, जैसा पहले चर्चा की गई है, वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 से संबंधित 348.06 लाख रुपए के घाटे और वर्ष 2013-14 तथा 2015-16 से 2018-19 तक के 209.77 लाख रुपए के घाटे को वर्ष 2015-16 से 2018-19 की वित्तीय स्थिति में फैक्टर करना होगा। आशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-II के रूप में संलग्न है। आईसीटीपीएल में प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर लागत विवरण द्वारा दर्शाये गए परिणामों को निम्नलिखित सारणी में दिया जा रहा है:
- | प्रचलन जाव      |         |         |         |        | निवल अतिरेक (+)/ घाटा(-) |         |         |         |         | प्रचलन जाय के % के रूप में निवल अतिरेक (+)/ घाटा(-) |         |         |         |         | वीतर अतिरेक/ (घाटा) % |
|-----------------|---------|---------|---------|--------|--------------------------|---------|---------|---------|---------|---|---------|---------|---------|---------|-----------------------|
| (रु. करोड़ में) |         |         |         |        | (रु. करोड़ में)          |         |         |         |         |   |         |         |         |         |                       |
| 2015-16         | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | Total  | 2015-16                  | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | Total   | 2015-16   | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 |         |                       |
| 40.84           | 80.17   | 98.59   | 108.45  | 328.05 | 35.10                    | -66.65  | -55.22  | -40.21  | -126.99 | 85.94%  | -83.14% | -56.01% | -37.08% | -22.57% |                       |
- (ख). जैसा ऊपर की सारणी से देखा जा सकता है, आईसीटीपीएल वर्ष 2015-16 से 2018-19 के दौरान लगभग 126.99 करोड़ रुपए के घाटे में है। घाटा आईसीटीपीएल के वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर है। इस प्रकार, यहां तक कि एमबीपीटी की निर्धारित घाटशुल्क दरों और एमबीपीटी प्रशुल्क के 1.3 गुणा स्तर पर वर्थ किराया प्रभारों की उगाही पर भी, आईसीटीपीएल घाटे की स्थिति में है। दूसरे शब्दों में, एमबीपीटी की निर्धारित घाटशुल्क दरों और एमबीपीटी प्रशुल्क के 1.3 गुणा स्तर पर वर्थ किराया प्रभारों की उगाही पर आईसीटीपीएल को लाभ की स्थिति में नहीं ला सकते क्योंकि इसने कोई आरओसीई अर्जित नहीं किया है।
- (ग). वर्ष 2015-16 से 2018-19 के लिए आईसीटीपीएल की घाटे की स्थिति को देखते हुए, जैसा ऊपर चर्चा की गई है और यह भी कि न्यासी मंडल ने आईसीटीपीएल की प्रशुल्क व्यवस्था को अनुमोदित किया है, को देखते हुए और कि आईसीटीपीएल द्वारा उगाही जा रही प्रशुल्क दरों को प्रयोक्ताओं ने भी अपना समर्थन दिया है, यह प्राधिकरण, एमबीपीटी द्वारा यथा निर्धारित घाटशुल्क दरों की उगाही और एमबीपीटी प्रशुल्क का 1.3 गुणा वर्थ किराया प्रभारों की उगाही को, तदर्थ आधार पर अनुमोदित करने को प्रवृत्त है, जैसा आईसीटीपीएल ने प्रस्ताव किया है।

- (घ). आईसीटीपीएल ने 29 जून 2015 से दरों का पूर्वव्यापी प्रभाव से अनुमोदन मांगा है। यह ध्यान में रखते हुए कि ओसीटी पर प्रथम पोत का प्रहस्तन 20 जुलाई को हुआ था (जैसा आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत ब्योरे से देखा जा सकता है) दरों के अनुमोदन को जब तक सरकार द्वारा परियोजना को पुनर्जीवित नहीं कर दिया जाता या 31 मार्च 2019 तक जो भी पहले हो, 20 जुलाई 2015 से पूर्वव्यापी प्रभाव देना उपयुक्त समझा गया।
- (ix). (क). आईसीटीपीएल ने अपने दरमानों में बार्ज, तटीय पोत, दिन, डालर, विदेशगामी पोत, निशुल्क अवधि, पूर्ण कंटेनर भार, जी आर टी, कंटेनर भार से कम, माह, अति आयामी कंटेनर, प्रशितित कंटेनर, आर ओ/आर ओ पोत, शट आउट कंटेनर, पोतांतरण कार्गो, पोत, पोत कार्य समाप्ति तारीख और घाटशुल्क निवंधनों को पारिभाषित किया है। उक्त निवंधनों की प्रस्तावित परिभाषाएं एमबीपीटी और अन्य महापत्तनों के वर्तमान दरमानों में निर्धारित इन निवंधनों की परिभाषाओं के अनुरूप पायी गई हैं, अतः अनुमोदित हैं।
- (ख). आईसीटीपीएल ने अपने दरमानों में 'लाइसेंस करार' की परिभाषा भी दी है कि मुंबई पत्तन (लाइसेंस प्रदाता/एमबीपीटी/ग्राहक), महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के उपबंधों के अंतर्गत एक निगमित निकाय और जिसका पत्तन हाऊस, बल्लार्ड एस्टेट, मुंबई- 400001 में प्रशासनिक कार्यालय है के न्यासी मंडल और इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (लाइसेंसधारक/आईसीटीपीएल/कंपनी), कंपनी अधिनियम 1956 के अंतर्गत एक पंजीकृत कंपनी और जिसका पंजीकृत कार्यालय इंदिरा डॉक, ग्रीन गेट के पास, मुंबई पोर्ट, मुंबई 400038 में स्थित है के बीच हस्ताक्षरित करार से है। प्रस्तावित टिप्पणी प्रशुल्क की उगाही को शामिल करने वाली परिभाषा में नहीं रखी जाती। इसलिए, इसका अनुमोदन नहीं किया जाता।
- (ग). 'ओसीटी' को मुंबई पत्तन परिसर पर आईसीटीपीएल के ऑफ-शोर कंटेनर टर्मिनल के रूप में परिभाषित किया गया है, इसे भी अनुमोदित किया जाता है।
- (xx). (क) प्रभारों की उगाही को शासित करने वाली कुछ सामान्य टिप्पणियां अर्थात्, पोतों का तटीय और विदेशगामी पोतों के रूप में वर्गीकरण संबंधी सोपाधिकताएं, विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज की उगाही, अधिकतम दरों से कम दरों की उगाही संबंधी टर्मिनल प्रचालक को शिथिलता प्रदान करने संबंधी सोपाधिकताएं, सोपाधिकताओं को युक्तियुक्त बनाना, किसी सेवा/कार्गो के लिए प्रशुल्क दरें उपलब्ध न होने पर तदर्थ दरों की उगाही संबंधी सोपाधिकताएं, बिलों को पूर्णांकित करने, तटीय पोत/कार्गो/कंटेनर (ताम कोयले, पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के सिवा) पर रियायती दरों की उगाही शासित करने संबंधी सोपाधिकताएं, आईसीटीपीएल को आरोप्य कारणों से उपयुक्त समय से अधिक ठहराव पर प्रभारों की उगाही न करने, आदि प्रस्तावित की हैं जिन्हें एमबीपीटी और अन्य महापत्तनों के दरमानों में निर्धारित सामान्य सोपाधिकताओं के अनुरूप पाया जाता है और इसलिए अनुमोदित हैं।
- (ख) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज की दर को एसबीआई की प्रचलित प्राइम लैंडिंग दर के आधार पर अद्यतन कर दिया गया है।
- (xi). बर्थ किराया प्रभारों, घाटशुल्क प्रभारों और कंटेनर संबंधी प्रभारों की उगाही शासित करने वाली सोपाधिकताएं, आईसीटीपीएल द्वारा यथाप्रस्तावित, एमबीपीटी के वर्तमान दरमानों में निर्धारित समान टिप्पणियों के अनुरूप हैं, अतः अनुमोदित है।
- 16.1. परिणाम में और ऊपर दिये गए कारणों के लिए और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण आईसीटीपीएल के दरमानों को अनुमोदित करता है, जो अनुलग्नक – ||| के रूप में संलग्न हैं।
- 16.2. आईसीटीपीएल के तदर्थ दरमान और सोपाधिकताएं 20 जुलाई, 2015 से पूर्वव्यापी प्रभाव से प्रभावी समझी जायेंगी और जब तक परियोजना के पुनर्जीवित किये जाने तक या 31 मार्च, 2019 तक या अन्यथा जो भी पहले हो प्रभावी रहेंगी। दिया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः व्यपगत हो जायेगा जब तक कि इस प्राधिकरण का विशिष्ट रूप से विस्तार नहीं कर दिया जाता।

16.3. आईसीटीपीएल संबंधित लेखांकन वर्ष के समाप्त होने के 60 दिन के भीतर वार्षिक लेखे और निष्पादन मानक रिपोर्ट, एमबीपीटी के माध्यम से, इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगी। यदि आईसीटीपीएल अनुबद्ध समय के भीतर ऐसी सूचना देने में असफल रहती है तो एमबीपीटी को आईसीटीपीएल के विरुद्ध उपयुक्त कार्रवाई आरंभ करेगा।

16.4. आईसीटीपीएल के प्रशुल्क प्रचालक द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में स्पष्ट किये गए अनुसार विभिन्न संकल्पनाओं के आधार पर निर्धारित किये गए हैं। यदि यह प्राधिकरण निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान यह पाता है कि सुविचारित आकलनों से वास्तविक स्थिति काफी भिन्न है या इसमें स्वीकृत संकल्पनाओं से विचलन है, तो यह आईसीटीपीएल को समय से पूर्व अपने प्रशुल्क की समीक्षा करने का प्रस्ताव दायर करने का निर्देश दे सकता है और संशोधित प्रशुल्क में ऐसे विचलन के कारण अर्जित हुए लाभों को पूर्णतः समायोजित करेगा।

16.5. इस संबंध में, आईसीटीपीएल को वर्ष की प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के 15 दिन के भीतर वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादनों संबंधी रिपोर्ट उसी प्रपत्र में प्रस्तुत करेगा, जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लागत विवरण दायर किया है। रिपोर्ट में प्रभावी प्रशुल्क निर्धारण के लिए निश्वास किये गए आकलनों से विचलन के कारण भी बताये जायेंगे। यदि विचलन निरंतर दो तिमाही अवधि में वास्तविक और आकलनों के विचलन (+)/(-)20% के बीच पाया जाता है, यह प्राधिकरण संबंधित प्रचालन की समीक्षा के लिए समयपूर्व प्रस्ताव दायर करने को कह सकता है। यदि आईसीटीपीएल इस प्राधिकरण द्वारा अनुबद्ध समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दायर करने में असफल रहता है तो यह प्राधिकरण स्वतः प्रशुल्क की समीक्षा करेगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)  
[विज्ञापन-III/4/असा./218/18]

### अनुलग्नक – I

#### इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड वर्ष 2011-12 से 2014-15 तक के लिए पूर्वाधिक विश्लेषण

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	आईसीटीपीएल के अप्रैल 2012 के आदेश में भरोसा किये गए आकलन		वास्तविक		वास्तविक	
		2011-12	2012-13	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
	यातायात (टीईयू में)	30281	38097	30708	22758	Nil	Nil
I	<b>कुल प्रचालन आय</b>						
	(i) कंटेनर प्रहस्तन आय	400.88	666.32	393.06	346.63	0.00	0.00
	(ii) कार्गो प्रहस्तन आय	100.81	142.59	141.47	131.99	0.00	0.00
	(iii) अन्य (कंटेनर भंडारण प्रभार)	37.50	62.95	43.93	52.01	0.00	0.00
	<b>योग - I</b>	<b>539.19</b>	<b>871.86</b>	<b>578.46</b>	<b>530.63</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
II	<b>प्रचालन लागत (मूल्यहास के सिवाय)</b>						
	(i) प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम	225.85	239.40	228.77	176.46	0.00	0.00
	(ii) अनुरक्षण श्रम	75.14	72.75	97.91	68.85	0.00	0.00
	(iii) उपस्कर चालन लागत	67.44	80.60	89.67	62.08	0.00	0.00

	(iv) रॉयल्टी / राजस्व का हिस्सा	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) उपस्कर किराया	55.86	70.48	56.99	43.37	0.00	0.00
	(vi) रियायत करार के अनुसार लीज़ किराया	177.96	186.86	177.96	132.05	0.00	0.00
	(vii) बीमा	8.01	8.01	6.71	2.52	0.00	0.00
	(viii) अन्य व्यय	1.36	1.44	0.00	0.00	0.00	0.00
	योग - II	<b>611.61</b>	<b>659.54</b>	<b>658.01</b>	<b>485.33</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
III	मूल्यहास	212.10	201.89	207.98	141.88	10.22	0.00
IV	<b>उपरिव्यय</b>						
	(i) प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय	11.32	12.00	13.7	12.12	0.0	0.00
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	49.49	52.46	55.74	152.0	129.80	2.0
	(iii) आरंभिक व्यय तथा उपस्कर भुगतान बट्टे खाते डालना	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
	योग - IV	<b>61.70</b>	<b>65.35</b>	<b>70.30</b>	<b>165.02</b>	<b>130.69</b>	<b>2.89</b>
V	<b>प्रचालन अतिरेक / (घाटा) (I) – (II) – (III) - (IV)</b>	<b>-346.22</b>	<b>-54.92</b>	<b>-357.83</b>	<b>-261.60</b>	<b>-140.91</b>	<b>-2.89</b>
VI	वित्त तथा विविध आय (एफएमआई)	1.37	0.00	1.37	0.42	0	0.00
VII	वित्त तथा विविध व्यय (एफएमई)	16.14	17.11	16.94	11.25	2.47	0.00
VIII	एफएमआई घटा एफएमई (VI) - (VII)	14.77	17.11	15.57	10.83	2.47	0.00
IX	<b>ब्याज और कर पूर्व अतिरेक (V) + (VIII)</b>	<b>-360.99</b>	<b>-72.03</b>	<b>-373.40</b>	<b>-272.43</b>	<b>-143.38</b>	<b>-2.89</b>
X	नियोजित पूँजी	853.47	650.69	995.74	406.21	239.95	156.90
XI	नियोजित पूँजी पर प्रतिफल	136.56	104.11	159.32	64.99	38.39	25.10
XII	क्षमता उपयोग	20%	48%	20%	28%	0%	0%
XIII	क्षमता उपयोग के लिए समंजित प्रतिफल	136.56	104.11	159.32	64.99	38.39	25.10
XIV	<b>निवल अतिरेक / (घाटा) (IX) - (XIII)</b>	<b>-497.55</b>	<b>-176.14</b>	<b>-532.72</b>	<b>-337.42</b>	<b>-181.77</b>	<b>-27.99</b>

अनुलग्नक - ॥

इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड  
वर्ष 2011-12 से 2018-19 तक का समेकित लागत विवरण

(रु. लाख में)

<b>IX</b>	<b>ब्याव और कर पूर्व अतिरेक (V) + (VII)</b>	<b>-373.40</b>	<b>-272.43</b>	<b>-143.38</b>	<b>-2.89</b>	<b>3679.77</b>	<b>4857.07</b>	<b>5395.92</b>	<b>5395.92</b>	<b>6289.92</b>
<b>X</b>	<b>नियोजित पूँजी</b>	<b>995.74</b>	<b>406.21</b>	<b>239.95</b>	<b>156.90</b>	<b>191.72</b>	<b>71142.88</b>	<b>67436.99</b>	<b>67363.53</b>	<b>63573.17</b>
<b>XI</b>	<b>नियोजित पूँजी पर प्रतिफल</b>	<b>159.32</b>	<b>64.99</b>	<b>38.39</b>	<b>25.10</b>	<b>30.68</b>	<b>11382.86</b>	<b>10789.92</b>	<b>10778.16</b>	<b>10171.71</b>
<b>XII</b>	<b>धर्मता उपयोग</b>	<b>20%</b>	<b>28%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>60%</b>	<b>60%</b>	<b>60%</b>	<b>60%</b>	<b>60%</b>
<b>XIII</b>	<b>धर्मता उपयोग के लिए समंजित प्रतिफल</b>	<b>159.32</b>	<b>64.99</b>	<b>38.39</b>	<b>25.10</b>	<b>30.68</b>	<b>11382.86</b>	<b>10789.92</b>	<b>10778.16</b>	<b>10171.71</b>
<b>XIV</b>	<b>निवल अतिरेक / (चाटा) (IX) - (XIII)</b>	<b>-532.72</b>	<b>-337.42</b>	<b>-181.77</b>	<b>-27.99</b>	<b>3,649.09</b>	<b>-6,525.79</b>	<b>-5,394.00</b>	<b>-5,382.24</b>	<b>-3,881.79</b>
<b>XV</b>	पिछले घाटे का समंजन (वर्ष 2011-12 व 2012-13 से मंवर्धित)		-348.06			-87.02	-87.02		-87.02	-87.02
<b>XVI</b>	पिछले घाटे का समंजन (वर्ष 2013-14 व 2014-15 से मंवर्धित)			-209.77		-52.44	-52.44		-52.44	-52.44
<b>XVII</b>	<b>कुल निवल चाटा (XIV + XV + XVI)</b>					<b>3,509.64</b>	<b>-6,665.25</b>		<b>-5,521.70</b>	<b>-4,021.25</b>
<b>XVIII</b>	प्रचालन बाय के प्रतिशत के रूप में निवल चाटा (XVI / I)					<b>85.94%</b>	<b>-83.14%</b>		<b>-56.01%</b>	<b>-37.08%</b>

**अनुलग्नक- III****इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड****दरमान****अध्याय – I****1.1 परिभाषाएं**

इस दरमान में जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:-

- (i). ‘आईसीटीपीएल’ का अर्थ होगा इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड।
- (ii). ‘ओसीटी’ का अर्थ मुंबई पत्तन परिसर में आईसीटीपीएल का ऑफ-शोर कंटेनर टर्मिनल है।
- (iii). ‘वार्ज’ चपटे तले वाला पोत होता है जो वाहे व स्वचालित हो या ना।
- (iv). ‘तटीय पोत’ का अर्थ होगा पोत परिवहन महानिदेशक/समकक्ष प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी एक पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत।
- (v). “दिवस” का अर्थ है एक केलेंडर दिवस अर्थात् किसी दिन की मध्य रात्रि से अगले दिन की मध्य रात्रि तक की अवधि।
- (vi). ‘डॉलर’ का अर्थ अमरीकी \$ है।

- (vii). ‘विलंब शुल्क’ का अर्थ होगा निःशुल्क अवधि के बाद पत्तन परिसर के भीतर कार्गो/कंटेनर के भंडारण के लिए देय प्रभार, दरमान में यथा विनिर्दिष्ट।
- (viii). ‘विदेशगामी पोत’ का अर्थ होगा तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत।
- (ix). ‘निःशुल्क अवधि’ का अर्थ उस अवधि से होगा जिसके दौरान कार्गो/कंटेनर को विना विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये के भंडारण की अनुमति दी जाती है और यह अवधि रविवार(रों), सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और टर्मिनल के अप्रचालन-दिवसों के अतिरिक्त होगी।
- (x). ‘पूर्ण कंटेनर भार’ (एफसीएल) का अर्थ होगा पोत के विनिहित में एक परेषिती से संबंधित कार्गो वाला कंटेनर।
- (xi). ‘जीआरटी’ का अर्थ जहाज की पंजी, सक्षम प्राधिकारियों द्वारा जारी अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र, या युद्ध पोत /नौसेना पोत के संदर्भ में रक्षा प्राधिकारियों के घोषणापत्र के अनुसार जहाज का कुल पंजीकृत टनभार है।
- (xii). ‘एक कंटेनर भार से कम’ (एलसीएल) का अर्थ होगा पोत की मालसूची में एक से अधिक परेषिती से संबंधित कार्गो वाला कंटेनर।
- (xiii). ‘महीना’ की गणना की महीने के 1वें दिन (सहित) से अगले महीने के 1वें दिन (अतिरिक्त) अथवा एक महीने के 2सेरे दिन (सहित) से अगले महीने के 2सेरे दिन (अतिरिक्त) तक और इसी प्रकार की जाएगी। उदाहरणतः 14 जनवरी (सहित) से 14 फरवरी (अतिरिक्त) तक।
- (xiv). ‘अति आयामीय कंटेनर’ का अर्थ होगा मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्गो वहन करने वाले कंटेनर जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिप्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। इनमें नष्ट हुए कंटेनर और अन्य प्रकार के कंटेनर जिनके लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता होती है, भी शामिल होंगे।
- (xv). ‘प्रशीतन कंटेनर’ का अर्थ होगा वांछित तापमान को बनाए रखने के लिए विजली आपूर्ति के प्रावधान के साथ नाशी सामानों के वहन के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर।
- (xvi). ‘आरओ/ आरओ पोत’ ‘रॉल ऑन/रॉल ऑफ’ की संक्षिप्ती है। यह सागर कार्गो सेवा की एक विधि है जिसमें पोत में रैप लगा होता है, उसका प्रयोग करते हुए पहिये वाले वाहनों को विना क्रेन के लादा और उतारा जा सकता है। रो/रो कार्गो की ढुलाई के लिए विशेष रूप से निर्मित पोतों को भी कहा जाता है।
- (xvii). ‘शैट आऊट कंटेनर’ का अर्थ ऐसे कंटेनर से है जो पोत विशेष (पहचान सूचना संख्या अर्थात् वीआईए संख्या द्वारा यथानिर्दिष्ट) के लिए निर्यात किए जाने हेतु पत्तन में प्रवेश करता है और किसी भी कारणों से पोत विशेष से नहीं जुड़ा होता है।
- (xviii). ‘ट्रांसशिपमेंट कार्गो’ का अर्थ होगा ऐसा कार्गो जो मुम्बई पत्तन के लिए नहीं हो, परंतु मुम्बई में उतारा जाता है और बाद में अन्य पत्तनों को उसी पोत या अन्य किसी पोत से भेजा जाता है। कार्गो का पोतांतरण आयातोन्मुखी कार्गो पर ही लागू होता है न कि निर्यातोन्मुखी कार्गो पर।
- (xix). ‘पोत’ संकल्पना में वह हर जलयान समाविष्ट है जा मनुष्य या माल- सामान की मुख्यतः जलमार्ग से आने-जाने/वहन के लिए बनाया गया है।
- (xx). पोत पूर्णता तारीख (वीसीडी)
  - गोदियों में पोत के लिए – वह तारीख जिसको पोत के आयात परिचालन पूरी तरह पूरे हो जाते हैं।
- (xxi). ‘घाटशुल्क’ का अर्थ होगा पत्तन के माध्यम से आयात किए गए अथवा निर्यात किए गए अथवा पोतांतरित किए गए अथवा गुजारे गए सभी कार्गो/कंटेनर पर वसूली-योग्य मूल संदेय, भले ही पत्तन-भाड़ा पत्तन द्वारा लिया जाता है अथवा नहीं।

## 1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए 'तटीय पोत' अथवा 'विदेशगामी' पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्धारिक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गों की प्रकृति अथवा उसके उद्दम का कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii)(l). (क). पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत वर्गीकरण की प्रणाली।
- (i). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन के लिये परिवर्तित हो सकता है। ऐसा पोत जो सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर किसी भारतीय पत्तन पर अपने पहले प्रवेश पर तटीय चालन के लिये परिवर्तित होता है, तब तक उसे और किसी सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश की अपेक्षा नहीं है जब तक वह भारतीय तट पर चालन करता है।
- (ii). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक पोत परिवहन द्वारा और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश पर जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तित कर सकता है।
- (ख). रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड:
- (i). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
- (ii). ऐसे परिवर्तन के मामले में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गों उत्तराई प्रचालनों को पूरा करता है, उसके तत्काल बाद उत्तराई पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें वसूल की जाएंगी।
- (iii). महानिदेशक, पोत परिवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस धारक वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iii)(ii). रियायती तटीय दर पर कार्गों संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड:
- (i). "विश्वव्यापी और तटीय" परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट तक स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित थाट से/को भेंडारण याई और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:
- क) तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गों की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- ख) तटीय चालन में\* अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गों की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय गंतव्यित करना।
- \* केन्द्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत में भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गों की ढुलाई की अनुमति देता है।
- (ii) जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तन विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तटीय कार्गों/ कंटेनर तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गों/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।
- (iii). (क). सभी डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहयोगी बैंकों अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों, जैसा भी समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए, द्वारा अधिसूचित बाज़ार खरीद दर पर डॉलर

में प्रभारों के भारतीय रूपयों के समकक्ष परिवर्तन के पश्चात् भारतीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे।

- (ख). पत्तन सीमाओं के भीतर पोत के प्रवेश का दिन ऐसे परिवर्तन के लिए दिन के रूप में परिगणित किया जाएगा।
- (ग). विनियम दर की नियमित समीक्षा लंबी अवधि के लिए पत्तन में रूकने वाले पोतों के मामलों में आगमन की तारीख से 30 दिनों में एक बार की जाएगी। विलिंग का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनियम दर के संदर्भ में भावी प्रभाव से बदल जाएगा।
- (iv). उपयोक्ताओं से पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं की जाएगी।
- (v). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज़:
  - (क). उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर 15.70% प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
  - (ख). उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा विल दिए जाने की तारीख के 10 दिनों बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह उपवंथ उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं/टर्मिनल संपत्तियों का उपयोग करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रशुल्क में शर्त रूप में निर्धारित किया गया हो।
  - (ग). टर्मिनल द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं की समाप्ति की तारीख से 20 दिनों बाद अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ प्रस्तुत करने, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।
- (vi). (क). इस दरमान में निर्धारित दरों अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, कटौतियां और छूट निम्नतम स्तर हैं। आईसीटीपीएल, यदि ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर कटौतियां अथवा छूट स्वीकृत कर सकता है।
- (ख). आईसीटीपीएल, यदि ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से ज्यादा नहीं होनी चाहिए।
- (ग). आईसीटीपीएल को ऐसी निरंतर दरों और अथवा/ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली शर्तों को युक्तिसंगत के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा वर्षते नई निर्धारित दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (vii) (क). जहां कहीं किसी सेवा/कारों के लिए विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित दरमान में उपलब्ध नहीं हो, आईसीटीपीएल प्राधिकरण को उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।
- (ख). प्रस्ताव को प्रस्तुत किए जाने के साथ ही साथ, प्रस्तावित दर तब तक तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है जब तक कि इस दर को अंततः अधिसूचित नहीं किया जाता।
- (ग). अंतरित अवधि में प्रचलित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कारों के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर विपरित अवश्य होना चाहिए, और इस पर आईसीटीपीएल और संवधित उपयोक्ता परस्पर रूप से सहमत होने चाहिए।
- (घ). प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतः केवल भावी प्रभाव से लागू की जाती है। तदर्थ रूप में अंगीकृत अंतरिम दर इस रूप में तब तक स्वीकार्य होगी जब तक इसमें पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन किए जाने की आवश्यकता नहीं पाई जाती है।
- (viii). किसी विल में प्रभार्य न्यूनतम प्रभार केवल एक सौ रुपए (₹.100/-) होगा।

- (ix). परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक विल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (x). सकल भार अथवा मात्रा या किसी वैयक्तिक मद की क्षमता द्वारा मापन की गणना करते समय, 0.5 तक के अंशों को 0.5 इकाई के रूप में लिया जाएगा और 0.5 और अधिक के अंशों को एक इकाई के रूप में लिया जाएगा, वहाँ नहीं जहाँ अन्यथा विनिर्दिष्ट हो।
- (xi) (क). तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों से उगाही जा रहे प्रभारों का 60% होंगे।
- (ख). तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयले से इतर और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाओं के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60% होंगे।
- (ग). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए घाटशुल्क सहित सभी प्रासंगिक प्रभारों पर रियायती दरें प्रभारी होंगी।
- (घ). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित वाँक्स दर पर लागू होती है। जहाँ मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, रियायत जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों पर एवं कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क पर होती है।
- (ङ). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रूपयों ('') में मूल्यवर्गित किए जाएंगे और वसूल किए जाएंगे।
- (xii) (क). तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य विदेश गामी पोतों की तुलना में 60% से अधिक नहीं होगा। इसके अतिरिक्त, यह प्रभार भारतीय रूपये में ही लिए जायेंगे।
- (ख). जहाँ तक विदेशी कंटेनरों के लिए कंटेनर संबंधी प्रभारों का संबंध है, जो अमरीकी डालर में मूल्यवर्गित किये जाते हैं, तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य विदेश गामी पोतों की तुलना में 60% से अधिक नहीं होगा। इसके अतिरिक्त, यह प्रभार भारतीय रूपये में लिए जायेंगे।

## बष्टाय - II

### पोत संबंधी प्रभार

#### **2.1. बर्थ किराया प्रभार**

क्र.सं.	पोत को घाट पर लगाने का स्थान	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका एक भाग	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर में)	तटीय पोत (रु. में)
1.	अप-तट कंटेनर टर्मिनल	बर्थ किराया प्रभार, एमबीपीटी के बर्थ किराया प्रभारों के 1.3 गुणा की दर पर, समय समय पर यथा लागू, उगाहे जायेंगे।	

#### **टिप्पणियां:**

- उपरोक्त प्रभार लागू करते समय-

- (i). अपतट आपूर्ति पोत छोड़कर अन्य किसी भी जहाज का न्यूनतम जीआरटी 1000 माना जाएगा और
- (ii) 'पोत' में 1000 और उससे अधिक जीआरटी के बोट, वार्ज और नौकाएं समाविष्ट हैं।
- (iii). तटीय पोतों में तट रक्षक / भारतीय नौसना के पोत शामिल होंगे।
2. (i). घाट प्रभार जहाज के घाट लगाने से उसके घाट छोड़ने की अवधि के लिए लागू होंगे।
- (ii). एक निश्चारित समय सीमा है जिसके बाद घाट किराया प्रभार नहीं लगाए जाएंगे- जहाज से उसके प्रस्थान के लिए तैयार होने का संकेत मिलने के समय से 4 घंटे बाद किराया प्रभार बंद होंगे।
- (iii). गलत संकेत के लिए एक दिन के घाट किराया प्रभार के बराबर राशि के 'बंड घाट-किराया प्रभार' लगाए जाएंगे।
- (iv). जहाज के मास्टर/ एजेंट जहाज के प्रस्थान के लिए तैयार होने का संकेत केवल अनुकूल ज्वारभाटा और मौसम होने पर ही देंगे।
- (v). घाट किराया प्रभार जहाज को लागू करना बंद होने की 4 घंटे की निश्चारित समय सीमा में जहाज की अनुकूल ज्वार-भाटा स्थिति के लिए प्रतीक्षा की अवधि शामिल नहीं है।
3. उपरोक्त प्रभार लगाते समय रविवार और पोर्ट के अ-कार्य/छुट्टी के दिन सामान्य कार्य दिवस माने जायेंगे और उनके लिये अलग प्रभार देय नहीं होंगे।
4. कार्गो परिचालनों से इतर के लिए उपर्युक्त क्र.सं. (1) और (2) पर वर्थों में खड़े किए जाने वाले सभी पोतों से सिम्पलिक्षित किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे:
- (i). वर्थ के अधिग्रहण के 10 दिनों तक: सामान्य वर्थ किराया प्रभार।
- (ii). वर्थ के अधिग्रहण के 11वें दिन से 20वें दिन तक: सामान्य वर्थ किराया प्रभारों का 150%।
- (iii). वर्थ के अधिग्रहण के 21वें दिन के बाद: सामान्य वर्थ किराया प्रभारों का 200%।
5. पोर्ट उपकरणों में खराबी आने, विद्युत आपूर्ति बंद होने या कोई अन्य वाधा- जिसके लिये पोर्ट जिम्मेदारी हो - आने के कारण यदि जहाज को अपने घाट में बिना काम रुकना पड़े, तो उतनी अवधि के लिए कोई घाट किराया प्रभार नहीं लगाये जायेंगे।
6. ऊपर यथा उल्लिखित सामान्य वर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त अथवा जब और जैसे सरकार अथवा उपयुक्त प्राधिकारी द्वारा बदलाव किया जाता है, के अलावा वरीयता/आउस्टिंग वरीयता प्रभार लागू होंगे:
- (क). किसी पोत को 'वरीयता बर्थिंग' उपलब्ध करावाने के लिए, एकल दिन के लिए बर्थ किराया प्रभार के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम में कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभारों का 75% जो भी ज्यादा हो, वसूल किया जाएगा।
- (ख). किसी पोत को 'आउस्टिंग वरीयता' उपलब्ध करावाने के लिए, एकल दिन के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभारों का 100%, जो भी ज्यादा हो, वसूल किया जाएगा। इसके अलावा, किसी पोत को 'आस्टिंग वरीयता' उपलब्ध करावाने के लिए, पोतों के 'बंदर स्थानांतरण' और 'बाहर स्थानांतरण' के लिए प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (ग). यथा निर्दिष्ट वरीयता/आउस्टिंग वरीयता प्रदान करने के लिए शुल्क सिवाय निम्नलिखित श्रेणियों के सभी पोतों के लिए प्रभारित की जाएगी:

- (i). रक्षा मंत्रालय के कार्गो दोने वाले पोत।  
(ii). कोई अन्य पोत जिसके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई हो।

### अध्याय - III

#### कार्गो संवंधी प्रभार

यहां आगे यथानिर्धारित प्रभार ओसीटी में जाने वाले सारे यातायात पर लागू होंगे-

#### **3.1. सामान पर घाटशुल्क की अनुसूची:**

क्र.सं.	सामान का विवरण	प्रभार का आधार	विदेशगामी (रु. में)	तटीय (रु. में)
1.	मोटर वाहन और कारें जिनमें बुलडोज़र, फार्कलिफ्ट, ट्रेक्टर क्रेनों और मिलिट्री टैंक शामिल हैं (आयात व निर्यात)	मूल्यानुसार	घाटशुल्क प्रभार एमवीपीटी के घाटशुल्क प्रभारों के स्तर पर, समय समय पर यथा लागू, उगाहे जायेंगे।	
2.	रेल कार	प्रति वैगन		
3.	रक्षा सामग्री और रक्षा उपस्कर/मशीनरी	टन		
4.	उपरोक्त के अलावा अन्य सभी मद्रे	मूल्यानुसार		
5.	लौह और इस्पात सामग्री (आयात)	टन		
6.	लौह और इस्पात सामग्री (निर्यात)	टन		

#### **खंड 3.1 (क) के लिए सामान्य टिप्पणियां:**

- ऊपर दी गयी अनुसूची में मूल्यानुसार आधार पर लगाया जाने वाला घाटशुल्क-आयात के संबंध में माल के सीआइएफ मूल्य पर निर्यात के संबंध में माल के एफओवी मूल्य पर; और तटीय पोतभार के संबंध में तटीय माल के विल में विनिर्दिष्ट मूल्य पर लगाया जाएगा। उस अनुसूची में वजन के आधार पर लगाये जाने वाले घाटशुल्क का निर्धारण 'विल ऑफ लैंडिंग' मनिफेस्ट या इनवॉइसों में यथा उल्लिखित माल के कुल वजन के अनुसार किया जाएगा।
- आयात या निर्यात माल पर घाटशुल्क के निर्धारण के लिए आयातदार/निर्यातदार अथवा उनके क्लियरिंग एजेंट-जैसा मामला हो-पोतभार संबंधी सेवाओं के लिए आवेदन एवं विल पर प्रेषणों का वजन, सीआइएफ मूल्य या एफओवी मूल्य और संबंधित स्तंभों में अन्य उचित व्यौरा देगा और प्रमाणित करेगा। उसके समर्थन में सीमाशुल्क विभाग द्वारा सत्यापित इनवॉइसों/विनिर्देशों की प्रति/प्रतियां तथा गोदी उप-नियम सं.96 की आवश्यकतानुसार बील ऑफ एंट्री/शिपिंग विल/ट्रान्सशिपमेंट परमिट जैसे अन्य सीमाशुल्क -विभाग दस्तावेज प्रभारों के निर्धारण तथा सत्यापन के लिए प्रस्तुत किये जाएंगे। माल का वजन, मात्रा, मूल्य अथवा वर्णन गलत बनाए जाने पर आयातदार/निर्यातदार अथवा उनके क्लियरिंग एजेंट (जैसा मामला हो) पर महापतन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 115 के तहत कार्रवाई की जा सकती है।
- नीचे टिप्पणी 4(ख) में किये प्रावधान के अनुसार पुनः जहाज पर चढ़ाये जानेवाले माल पर यथा देय घाटशुल्क उस पोतभार से भी वसूल किया जाएगा जो 'ट्रिम' या 'रिअरेंज' करने के लिए जहाज के एक हैंच से उतारकर 'ओवरसाइड' से या गोदी व्हार्फ से लाइट्स द्वारा अन्य (हैंच) पर पुनः चढ़ाया जाता है।
- क). ट्रान्सशिपमेंट पोतभार यदि एक ही जहाज/अन्य जहाज पर से उतारा/पुनः लदान किया जाता है तो दोनों आवागमनों के लिये एक घाटशुल्क देय होगा; तथा विलंबशुल्क तीन दिन की निःशुल्क अवधि समाप्त होने पर आयात पोतभार के संबंध में यथा लागू विलंबशुल्क देय होगा।  
ख). जिस पोतभार के लिये मूल्य के अनुसार दर निर्दिष्ट किये हैं और जो मुवर्र्द पोर्ट ट्रस्ट के लिये नहीं भेजा गया है, उस पोतभार पर समुद्रमार्ग से ट्रान्सशिपमेंट के लिये प्रति टन रु. 235/- और सड़कमार्ग से ट्रान्सशिपमेंट के लिये प्रति टन रु. 101/- की दर से घाटशुल्क देय होगा।

- ग). खाली माफिस जो ओसीटी के लिए नहीं है, घाटशुल्क समुद्र मार्ग से पोतांतरण के लिए 235/-रु. प्रति टन और सड़क मार्ग से पोतांतरण के लिए 101/-रु. प्रति टन देय होगा।
5. क्षतिग्रस्त माल:
- क). गोदियों में लदान किये जा रहे जहाज से आगे लगने या अन्य किसी दुर्घटना के कारण ओसीटी में उतारे गये और पुनः जहाज पर चढ़ाये पोतभार पर अथवा उसी कारण से या खराब मौसम के कारण पोर्ट में लौटे जहाज से उतारे गये पोतभार पर उक्त अनुसूची में निर्धारित एक घाट प्रभार लगाया जाएगा।
- ख). लौह और अयस्क सामग्री के संबंध में, कार्गो का घाट (हुक स्थान) से भंडार तक स्थानांतरण को आईसीटीपीएल द्वारा नहीं किया जायेगा।
6. शिपर के स्वयं के कंटेनर: खाली एसओसी यूनिट पर घाट शुल्क की वसूली के लिए 20' कंटेनर का दीयर भार 2.3 एमटी 40' कंटेनर का 4.0 एमटी और 45' कंटेनर का 4.5 एमटी सुविचार में लिया जायेगा।
7. किसी भी पोत भार को घाटशुल्क अनुसूची में अनिर्दिष्ट श्रेणी में वर्गीकृत करने से पहले क्या पोतभार को घाटशुल्क अनुसूची में उल्लिखित किसी विनिर्दिष्ट श्रेणी में से किसी श्रेणी के अंतर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है यह पता करने के लिये संगत सीमाशुल्क वर्गीकरण का संदर्भ किया जाएगा। तथापि रक्षा सामग्री और रक्षा उपस्कर/मशीनरी के संबंध में, जिसे खंड 3.1 की दर संख्या 3 के अंतर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है, सीमाशुल्क वर्गीकरण ऐसे मामले में लागू नहीं होगा।
8. कार्गो का पुनर्निर्यात: पुनर्निर्यात कार्गो के लिए, आयात घाटशुल्क वसूल किया जाएगा और विलंबशुल्क नौभरण/भरण की तारीख तक वसूल किया जाएगा और उसके बाद निर्यात घाटशुल्क वसूल किया जाएगा।
9. “रक्षा सामग्री” में ‘धम, गनेड, तारपीडो, माइन, प्रक्षेपास्त्र और इसी प्रकार का युद्ध गोला वारूद और उसके हिस्से, गोलियाँ और अन्य बारूद, व प्रोजैक्टाइल्स तथा उसके अनुरंगी सहित शॉट कार्टिलिज तथा वैड” शामिल हो सकते हैं जो शस्त्र, बारूद और उनके कलपुजों तथा अनुरंगी में आते हैं, परंतु उनके कलपुजों में रेडियो या राडार उपकरण शामिल नहीं होते जैसा भारत के सीमाशुल्क प्रशुल्क के अध्याय 93 की टिप्पणी संख्या 2 में दिया गया है।

#### अध्याय - IV

##### 4.1. घाट साइड गैन्ट्री क्रेनों के साथ प्रहसित कार्गो कंटेनरों पर समेकित प्रभार।

विवरण	कंटेनर 20' तक		कंटेनर 20' से अधिक पर्तु 40' तक		कंटेनर 40' से अधिक लंबाई							
	विदेशी कंटेनरों के लिए दरें (रु.में)	तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रु. में)	विदेशी कंटेनरों के लिए दरें (रु.में)	तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रु. में)	विदेशी कंटेनरों के लिए दरें (रु.में)	तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रु. में)						
	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
सामान्य कंटेनर												
पोतांतरण कंटेनर और समान बॉटन कंटेनर												
नौभरण के लिए अन्य पत्तनों से शिपिंग विलों के अधीन वार्जी द्वारा लाए गए निर्यात कंटेनर												
आईसीटीपीएल और अन्य पत्तनों के बीच वार्जी द्वारा संचलित कंटेनर												

प्रभार, एमवीपीटी के प्रभारों की दर पर,  
समय समय पर यथा लागू, उगाहे जायेंगे।

**टिप्पणियां:**

- (i). कार्गो कंटेनर अर्थात् कॉम्प्रेक्ट इकाई के भीतर सामानों को इकठा करने के लिए एकसमान आकार का विशेष रूप से तैयार किया गया कंटेनर।
- (ii). उपर्युक्त प्रभारों के बाटशुल्क, ऑन-बोर्ड नौभरण प्रभार, शिपसाइड पर प्रहस्तन, प्री-स्टेक क्षेत्र में निर्यात कंटेनरों का लिफ्ट ऑन/आयात कंटेनरों का लिफ्ट ऑफ, शिपसाइड पर प्रहस्तन, प्री-स्टेक के बीच कंटेनर संचलित करना शामिल है।
- (iii). एजेंटों के द्वारों के लिए कंटेनरों की लदाई/उतराई की अतिरिक्त सेवाएं।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 28th August, 2018

**No. TAMP/11/2018-ICTPL** In exercise of the powers conferred under Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Indira Container Terminal Private Limited (ICTPL) for fixation of tariff on adhoc basis for handling RORO, Steel Cargo and container at its Offshore Container Terminal (OCT) developed within the Mumbai Port Premises, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports  
Case No. TAMP/11/2018-ICTPL**

Indira Container Terminal Private Limited

---

Applicant

**QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 31<sup>st</sup> day of July 2018)

This case relates to the proposal received from Indira Container Terminal Private Limited (ICTPL) for fixation of tariff on adhoc basis for handling RORO, Steel Cargo and Containers at its Offshore Container Terminal (OCT) developed within the Mumbai Port Premises.

2. The Indira Container Terminal Private Limited (ICTPL) signed a License Agreement (LA) with the Mumbai Port Trust (MBPT) on 3 December 2007 for operation and management including necessary development of facilities of Ballard Pier Station (BPS) container terminal for handling containers and construction and management of an Off-shore Container Terminal (OCT) at MBPT for handling containers. As per Article 2.2 of the LA, the MBPT has granted license to ICTPL for the following:

- (i). Designing, Engineering, financing constructing, equipping, operating, maintaining, repairing, replacing the Project Facilities and Services for OCT for a period of 30 years, commencing from date of award of license.
- (ii). Operating and managing BPS project for a period of 5 years commencing from the date of award of License; or 2 years from the commissioning of OCT project, whichever is earlier.

3. A brief history of fixation of tariff for operation of BPS Project for a period of 5 years from 2008-09 till 2<sup>nd</sup> December 2012 is given below:

- (i). This Authority vide its Order no. TAMP/27/2008-ICTPL dated 25 November 2008 approved the interim tariff arrangement for BPS at the then existing tariff level of MBPT relevant for container handling operations. This interim arrangement was valid till 31 March 2009. The validity of interim tariff arrangement was extended from time to time till 31 March 2010.
- (ii). For the tariff cycle of 3 years from 2009-10 to 2011-12, this Authority by its Order no. TAMP/9/2009-ICTPL dated 30 December 2009 effected 10% across the board reduction in the tariff approved vide Order dated 25 November 2008.

- (iii). (a). For the tariff cycle of 1 year i.e. 2012-13 (upto 2 December 2012 the date of expiry of license for BPS project), the tariff was increased by 25% by Order no. TAMP/41/2011-ICTPL dated 9 April 2012.
- (b). As recorded in paragraph number 14(v)(o) of the tariff Order dated 9 April 2012, the estimates for the year 2011-12 was subject to review with reference to actuals and the financial/ cost position for the years 2009-10 to 2011-12 considered in the Order dated 9 April 2012 is required to be reviewed for dealing as per clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005.
- (c). As noted from para 15.4 of the Tariff Order dated 9 April 2012, the estimates for the year 2012-13 is subject to review following Clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005 in the next review of tariff of ICTPL.

4.1. In the absence of receipt of any proposal from the ICTPL for fixation of the tariff for its operations at OCT and when the ICTPL was requested to apprise us, the ICTPL vide its letter No. FIN/TAMP/2013-14/068 dated 24 June 2013 had, *inter alia*, stated that it has ceased operations at the BPS from 2 December 2012 as per the terms of the LA signed with MBPT, but could not migrate its operations to the OCT, owing to non-completion of the construction phase of the OCT, due to MBPT not fulfilling their obligations under the LA. Thus, ICTPL assured to file its proposal for tariff fixation for handling the container traffic at the OCT within the required time limit of three months, before commencement of commercial operation at OCT.

4.2. In June 2015, ICTPL came up with a proposal for fixation of tariff to be charged for RO-RO, Steel and Container Operations at OCT. The proposal was taken up on consultation with the Licenser port MBPT as well as with the relevant users/ users organisations.

4.3. In this connection, the MBPT conveyed that since the Board of Trustees of MBPT have permitted ICTPL for alternate use of the OCT for handling car carriers only for a period of one year from the date of operation on trial basis, the ICTPL's Scale of Rates should prescribe tariff only for that commodity/ facility for which MBPT Board has accorded approval for its operation.

4.4. Considering that the proposal of ICTPL filed in June 2015 was for prescription of tariff for vehicles, steel cargo as well as for containers and was for a period of three years and based on the MBPT's submission that it has accorded approval to ICTPL for handling car carriers for a period of one year, the ICTPL was requested vide our letter dated 05 August 2015 to review its proposal in line with the specific approval accorded by the MBPT and submit its revised proposal. This was followed by reminders dated 26 August 2015, 14 September 2015 and 30 October 2015.

4.5. In this connection, the ICTPL vide its letter dated 15 December 2015, *inter alia*, submitted that, as a part of the project revival process, it has submitted the required report from a consultant to MBPT and that after vetting from MBPT, it will be placed for approval of the Ministry of Shipping. Since the process would take at least 3-4 months to complete, ICTPL requested for withdrawal of its June 2015 proposal and agreed to submit a fresh proposal after the entire revival process is completed.

4.6. Accordingly, this Authority vide its Order No. TAMP/51/2015-ICTPL dated 15 January 2016 closed the ICTPL case in reference as withdrawn and decided to process the revised proposal as and when filed by ICTPL, afresh.

5. In this backdrop, the ICTPL vide its letter No. OPS/TOP/TAMP/L/15/17-18 dated 09 February 2018 has forwarded a proposal for fixation of tariff to be levied on adhoc basis for handling RoRo vessels, steel cargo and containers at the Offshore Container Terminal. The main points made by the ICTPL in its letter are summarized below:

- (i). Due to continuous delay in commissioning of the project for the reasons not attributable to ICTPL, the OCT project has been languishing. This has resulted in severe losses and cost overruns for ICTPL jeopardizing its huge investments in the project as well. Pursuant to a meeting at Prime Minister's Office, ICTPL had proposed an option of rebidding the project for alternate use of the OCT berth in order to mitigate the circumstances.
- (ii). This position was brought to the notice of TAMP and since the process would take 3-4 months to complete, the ICTPL had withdrawn its application vide its letter dated 15 December 2015 and stated that a fresh proposal will be submitted after the entire revival process is completed. Consequently, TAMP vide its Order dated 10 February 2016 has approved the request made by ICTPL.

- (iii). The ICTPL had applied before TAMP to withdraw its application with a genuine belief that the process would be completed in 3-4 months. However, the revival process as on date is still being discussed and deliberated at the Ministry of Shipping and by various other decision making authorities/ agencies of Government of India. Thus, the approval to a concrete revival plan is still awaited. In the light of this, the delay in completing this process is completely beyond the control the ICTPL.
- (iv). While the deliberations as mentioned above were taking place, the ITCPL has continued to operate the terminal with Ro-Ro car carriers alongwith certain trial operations for handling steel cargo vessels as well, as an interim arrangement, at the rates as below :
- (a). Berthing charges – 1.3 times the MBPT's tariff.
  - (b). Wharfage charges – same as MBPT's tariff.
- (v). The above rates are proposed by ICTPL merely as an *ad hoc* arrangement as the revival process is underway. The above rates are also adopted after taking consensus of Trade/ concerned users utilizing the terminal. It is noteworthy to mention that the earlier proposal dated 29 June 2015 also envisaged rates at 80.73% over and above current tariff rates charges by MBPT.
- (vi). In the light of the above and especially in terms of the last Order passed by TAMP, where liberty was granted to ICTPL to apply afresh, ICTPL requests TAMP to approve the above rates on adhoc basis for operation of Ro-Ro car carriers, steel cargo vessels and containers with effect from 29 June 2015 (being the date of our earlier proposal to TAMP) as an interim arrangement until the revival process is completed.
- (vii). It is submitted that it would be difficult for ICTPL to provide any financial/ traffic projections at the moment to substantiate the above proposed rates since the revival process is yet to be completed and clarity in this respect is yet to be attained.
- (viii). It is also reiterated that the rationale behind proposing the above rates is that the facility is new and has been languishing for substantial period, huge amount of investment has been made, and the revival process deliberations are yet to conclude etc.,
- (ix). It is submitted that such interim measures would assist ICTPL to mitigate the circumstances. It is also requested that liberty be given to ICTPL to apply afresh once the revival process is completed.
- (x). Copies of the letters received from trade / users of the terminal are furnished by ICTPL, which reflects that the users are agreeable for payment of berth hire charges for ICTPL berth at 30% more than MBPT charges.
- (xi). The Authority is requested to approve the above rates on adhoc basis for operation of Ro-Ro car carriers and steel cargo vessels with effect from 29 June 2015 (i.e. the date of its first proposal) as an interim arrangement until the revival process is completed.

6.1. On a preliminary scrutiny of the proposal, it was seen that additional information/ clarification is required from ICTPL. Accordingly, the ICTPL was requested vide our letter dated 26 February 2018 to clarify/ furnish information. The ICTPL has responded vide its letter dated 15 March 2018. The information sought and response of ICTPL thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarification sought	Response of ICTPL
(i).	In the earlier proposal of ICTPL dated 29 June 2015, the proposal of ICTPL was for prescription of tariff for vehicles, iron & steel materials and containers to be levied for a period of three years. However, the MBPT had then communicated that it has accorded approval to ICTPL for handling only car carriers for a period of one year. It was in this context, that we had vide our letter No. TAMP/51/2015-ICTPL dated 05 August 2015 requested ICTPL to	As informed in our earlier communications, since the rebidding process was underway, ICTPL's earlier proposal dated 29.06.2015 was not further persuaded. The reasons & circumstances for the same are already explained in our earlier letter No. OPS/TOP/TAMP/ L/15/17-18 dated 09.02.2018.

	review its proposal in line with the specific approval then accorded by the MBPT and submit its revised proposal.	
(ii)	The ICTPL has now made a request to approve the rates on adhoc basis for operation of Ro-Ro car carriers and steel cargo vessels with effect from 29 June 2015. However, the ICTPL has not furnished any document to reflect the approval of MBPT allowing ICTPL to handle RoRo car carriers and steel cargo vessels. The ICTPL to furnish the relevant document reflecting the approval of MBPT allowing ICTPL to handle Ro-Ro car carriers and steel cargo vessels, with effect from 29 June 2015, with the period approved by MBPT.	<p>MBPT vide TR No. 26 dated 30.05.2015 has accorded approval to permit ICTPL for alternate use of the Offshore Container Terminal Berths (OCT Berth) for handling RO-RO vessels for a period of one year from the date of operation on trial basis with tariff at 1.3 times of MBPT SOR with a Revenue Share of 55% to MBPT &amp; 45% to ICTPL. This was communicated to ICTPL by MBPT vide its letter No. CE CF226 (CTP)/366 dated 25.06.2015. Although the operations at our OCT Berths commenced by handling 1<sup>st</sup> vessel "Hoegh Seoul" on 20.07.2015, the permission of MBPT was dated 25.06.2015 and hence our request for tariff fixation with effect from 29.06.2015 is after MBPT permission and falls within permission period.</p> <p>The permissions were further ratified/ extended by MBPT vide it's below mentioned office circulars (Trade Circulars):</p> <p>(a). TM/P/19-28/31 of 1996-97 dated 14.10.2015. (Circular reflects that Customs has notified the complete area of OCT as a place for unloading/ loading of import/ export vehicles for a period of 1 year from 07.10.2015 to 06.10.2016).</p> <p>(b). TM/P/19-28/21 of 1996-97 dated 10.10.2016. (Circular reflects that ICTPL has been permitted to handle Car-carriers at OCT berth)</p> <p>(c). TM/P/19-28/24 of 1996-97 dated 07.10.2017 (Circular reflects that the Customs has notified the complete area of OCT as a place for unloading/ loading of import/ export vehicles for a period of 1 year from 07.10.2017</p>
(iii)	<p>ICTPL has submitted that it has been operating the terminal with Ro-Ro car carriers alongwith certain trial operations for handling steel cargo vessels as well, as an interim arrangement, at the rates as indicated below :</p> <p>(a). Berthing charges – 1.3 times the MBPT's tariff.</p> <p>(b). Wharfage charges – same as MBPT's tariff.</p> <p>The rationale stated by ICTPL is that the facility is a new facility. In this context, the attention of ICTPL is invited to clause 2.12 of the Tariff Guidelines of 2005, which states as under :</p>	<p>As stated in our earlier communication and as stated above, in view of rebidding process underway, the same was not persuaded further. However, the interim operations have been carried out (with Berthing Charges being 1.3 times of MBPT Tariff &amp; Wharfage Charge being same as that of MBPT Tariff) on the basis of MBPT's approval and consent of the Trade/ Users. In this connection, it is further submitted as under.</p> <p>(a). The applicable Tariff Guidelines of 31.03.2005, Clause 2.17.3 inter-alia permits ad-hoc rates in the interim period which is to be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo and it must be mutually agreed upon by the Port/ Terminal and the concerned users. For ready reference, relevant Clause 2.17.3 of Tariff Guidelines is reproduced below:</p> <p><i>"2.17.3- The ad-hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable service/cargo and it must be mutually agreed upon the Pot / Terminal and the concerned users".</i></p> <p>(b). ICTPL has created an excellent facility in providing efficient services. By virtue of new separate facilities, the Trade and concerned users are getting advantage of priority berthing and they have willingly agreed with present tariff (Wharfage @ MBPT SOR Rate and Berth Hire Charges @ 1.3 times of MBPT SOR Rate) being levied by ICTPL. In this connection, ICTPL has also submitted copies of consent letters (inter-alia expressing their satisfaction for excellent facilities and tariff of 1.3 times of MBPT rates) from 3 concerned users namely (i) MOL India Pvt. Ltd., (ii) Parekh</p>

	<p>“When a new facility is commissioned or existing facilities are privatised by any port trust, the initial tariff to be allowed will not exceed the existing tariff level at the same port for comparable facilities. If such comparison is not available, prevailing tariff at comparable nearby port will be considered as the reference level. The initial tariff so adopted will be valid for the first year of operation where after revised tariff will be fixed based on the admissible cost and investment of the private operator. If it is established by the private operator that adopting the existing tariff of port trust will cause hardship to him in view of a higher level of investment made, then a separate cost based tariff will be allowed to him right from the commencement of commercial operations”.</p> <p>(c). The ICTPL to comply with the guideline in toto and revise the proposal suitably and file the revised proposal before the Authority.</p>	<p>Marine Service Pvt. Ltd. &amp; (iii) M. Dinshaw &amp; Co. Pvt. Ltd).</p> <p>As stated above, this being purely adhoc operations, it would not be possible to prepare revised firmed up tariff proposal &amp; submit it to the Authority at this stage.</p> <p>(c).Considering the foregoing explanation and facts &amp; Circumstances, we request TAMP not to insist on detailed tariff proposal at this Juncture and convey its approval to levy of tariff by ICTPL (Wharfage @ MBPT SOR Rate and Berth Hire charges @ 1.3. times of MBPT SOR Rates) as per its request in earlier letter dated 09.02.2018.</p>																																																																																										
(iv)	<p>Though the ICTPL has expressed its inability to provide any financial/ traffic projections, ICTPL to furnish the actual financial and traffic position in the prescribed formats for the years 2015-16 and 2016-17 and for the 11 months period upto February 2018.</p>	<p>The actual financial and traffic position in the prescribed formats for the year 2015-16 and 2016-17 and for the 11 months period up to February 2018 is as follows:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SI. No.</th> <th>Particulars</th> <th>2015-16</th> <th>2016-17</th> <th>2017-18 (upto Feb 18)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Traffic Handled</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1.</td> <td>In Tonnes</td> <td>81,302</td> <td>27,542</td> <td>1,88,664</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>In TUES</td> <td>153</td> <td>320</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>Vehicle (Nos.)</td> <td>1,08,673</td> <td>2,01,268</td> <td>2,05,597</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>Financial Performance</b></td> <td colspan="3"><b>₹ in crores</b></td></tr> <tr> <th>SI..</th> <th>Particulars</th> <th>2015-16</th> <th>2016-17</th> <th>2017-18</th> </tr> <tr> <td>(i).</td> <td>Operating Income</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Cargo related Charges (Handling charges)</td> <td>32.75</td> <td>64.88</td> <td>71.93</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-Vessels related charges (Berth Hire Charges)</td> <td>8.09</td> <td>15.29</td> <td>17.57</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-Other Charges (including Storage charges)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>Total</b></td> <td><b>40.84</b></td> <td><b>80.17</b></td> <td><b>89.50</b></td> </tr> <tr> <td>(ii)</td> <td><b>Finance &amp; Misc. Income</b></td> <td>0.07</td> <td>0.08</td> <td>0.07</td> </tr> <tr> <td>(iii)</td> <td><b>Aggregate total income [(i) + (ii)]</b></td> <td><b>40.91</b></td> <td><b>80.25</b></td> <td><b>89.57</b></td> </tr> <tr> <td>(iv)</td> <td><b>Operating expenditure excluding Depreciation &amp; Royalty/Revenue Share</b></td> <td>3.51</td> <td>3.95</td> <td>5.05</td> </tr> <tr> <td>(v)</td> <td><b>Depreciation</b></td> <td>0.44</td> <td>27.65</td> <td>36.32</td> </tr> <tr> <td>(vi)</td> <td><b>Royalty/Revenue</b></td> <td>22.46</td> <td>44.09</td> <td>49.23</td> </tr> </tbody> </table>	SI. No.	Particulars	2015-16	2016-17	2017-18 (upto Feb 18)		Traffic Handled				1.	In Tonnes	81,302	27,542	1,88,664	2.	In TUES	153	320	-	3.	Vehicle (Nos.)	1,08,673	2,01,268	2,05,597							<b>Financial Performance</b>	<b>₹ in crores</b>			SI..	Particulars	2015-16	2016-17	2017-18	(i).	Operating Income					Cargo related Charges (Handling charges)	32.75	64.88	71.93		-Vessels related charges (Berth Hire Charges)	8.09	15.29	17.57		-Other Charges (including Storage charges)	-	-	-		<b>Total</b>	<b>40.84</b>	<b>80.17</b>	<b>89.50</b>	(ii)	<b>Finance &amp; Misc. Income</b>	0.07	0.08	0.07	(iii)	<b>Aggregate total income [(i) + (ii)]</b>	<b>40.91</b>	<b>80.25</b>	<b>89.57</b>	(iv)	<b>Operating expenditure excluding Depreciation &amp; Royalty/Revenue Share</b>	3.51	3.95	5.05	(v)	<b>Depreciation</b>	0.44	27.65	36.32	(vi)	<b>Royalty/Revenue</b>	22.46	44.09	49.23
SI. No.	Particulars	2015-16	2016-17	2017-18 (upto Feb 18)																																																																																								
	Traffic Handled																																																																																											
1.	In Tonnes	81,302	27,542	1,88,664																																																																																								
2.	In TUES	153	320	-																																																																																								
3.	Vehicle (Nos.)	1,08,673	2,01,268	2,05,597																																																																																								
	<b>Financial Performance</b>	<b>₹ in crores</b>																																																																																										
SI..	Particulars	2015-16	2016-17	2017-18																																																																																								
(i).	Operating Income																																																																																											
	Cargo related Charges (Handling charges)	32.75	64.88	71.93																																																																																								
	-Vessels related charges (Berth Hire Charges)	8.09	15.29	17.57																																																																																								
	-Other Charges (including Storage charges)	-	-	-																																																																																								
	<b>Total</b>	<b>40.84</b>	<b>80.17</b>	<b>89.50</b>																																																																																								
(ii)	<b>Finance &amp; Misc. Income</b>	0.07	0.08	0.07																																																																																								
(iii)	<b>Aggregate total income [(i) + (ii)]</b>	<b>40.91</b>	<b>80.25</b>	<b>89.57</b>																																																																																								
(iv)	<b>Operating expenditure excluding Depreciation &amp; Royalty/Revenue Share</b>	3.51	3.95	5.05																																																																																								
(v)	<b>Depreciation</b>	0.44	27.65	36.32																																																																																								
(vi)	<b>Royalty/Revenue</b>	22.46	44.09	49.23																																																																																								

		<b>Share</b>			
(vii)	<b>Finance &amp; Misc. Expenditure</b>	-	<b>55.97</b>	<b>77.07</b>	
(viii)	<b>Aggregate total Exp. [(iv) +(v) +(vi) + (vii)]</b>	<b>26.42</b>	<b>131.66</b>	<b>167.67</b>	
(ix)	<b>Net Surplus/(Deficit) [(viii) = (iii) - (vii)]</b>	<b>14.49</b>	<b>(51.41)</b>	<b>(78.10)</b>	
(v)	A copy of the Audited Annual Accounts of ICTPL for the past three years viz., 2014-15 to 2016-17 and financials up to February 2018 certified by a Chartered Accountant to be furnished.	Copy of the audited financials or the financial years 2014-15: 2015-16 and 2016-17, duly certified by the Chartered Accountant is furnished.			
(vi)	The ICTPL to furnish a full-fledged draft Scale of Rates with conditionalities governing the application of Rates.	Since detailed firmed tariff proposal cannot be prepared at this stage as explained in foregoing paragraphs, full-fledged draft Scale of Rates is not being submitted at this stage. It is requested to not insist on the same at this juncture.			
(vii)	ICTPL to indicate a definite period up to which approval is being sought for levy of tariff	Considering the present progress and status of rebidding process, it is expected that it will be put for implementation in next 4 to 5 months and thereafter, period of 6 to 7 months will be required for bid evaluation and award by Mumbai Port Trust. ICTPL therefore, requests TAMP to provide approval for the tariff up to 31.03.2019, with a liberty to ICTPL to apply the same tariff till completion of rebidding process, if in case the rebidding process gets spilled over beyond 31.03.2019. <b>Upon completion of rebid process, fresh tariff proposal will be submitted in line with the terms of new/modified License Agreement</b>			
(viii)	The tariff guidelines of 2005 stipulate fixation of tariff based on the cost plus return on capital employed approach. The proposal of ICTPL is to enable it levy Berthing charges @ 1.3 times the MBPT's tariff and Wharfage charges as same as MBPT's tariff. The ICTPL to establish as to how its proposal is within the frame work of the 2005 Guidelines.	Refer to explanation given in (ii) above.			
(ix)	The letters of consent enclosed by ICTPL reflect the consent for the usage of OCT for levy of berth hire @ 1.3 times more than MBPT charges for Ro-Ro cargo operations only. No consent letter has been made available specifically indicating the consent for levy of berth hire @ 1.3 times more than MBPT charges for handling of steel cargo vessels. ICTPL to furnish the suitable consent letter for levying of charges.	The consent letters given by 3 users is a testimony of user's happiness and willingness to pay more for equality of facilities & services. It is to state that 2 users out of these 3 users namely Parekh Marine Services Pvt. Ltd & M. Dinshaw & Co. Pvt. Ltd. have also handled steel vessels at OCT.			
(x)	The ICTPL to furnish an undertaking to the effect that in the event that the final rates to be approved by the Authority are lower than the tariff that is being levied by the ICTPL at present, it agrees to refund the excess money collected, to the users.	In view of all the facts & circumstances and especially the huge financial hardship & losses being caused/ suffered by us and also the present interim operations and levy of 1.3 time tariff is strictly within MBPT Board approval and with the consent of Trade/ users and TAMP is requested to not insist any undertaking. However, it has stated that it will honor TAMP's directions and abide by tariff rates as may be approved and fixed by TAMP prospectively, if TAMP orders any changes in its final order.			

6.2. While furnishing the above said information, the ICTPL has also made the following additional submissions:

- (i). ICTPL has created state of the art infrastructure (2 berths, connecting approach trestle & other ancillary facilities) with huge investment of about ₹ 850 Crores. However, such a sizable infrastructure could not be put to its intended use, in timely manner due to delay in implementation of the entire project owing to non-availability of project site, non-completion of dredging & delay in security clearances for equipment supplier/ vendor. As per the agreed schedule in the License Agreement dated 03.12.2007, a period of 3 years was provided for completion of the entire project & commencement of commercial operations in full scale which could not be achieved due to various delays and project has been languishing for more than 8 years.
- (ii). Nonetheless, having regard to the already developed infrastructure (at huge investment of ₹ 850 Crores) and with a view to avoid idling of such a massive infrastructure, MBPT Board permitted alternate use of OCT Berths for handling of RORO cargo for a period of one year which was further extended from time to time. This was purely an interim arrangement on adhoc basis and for this MBPT has stipulated enhanced Revenue Share of 55% (as against 35.064% agreed in License Agreement).
- (iii). In this connection, it would be noteworthy that:
  - (a). Alternate use of created infrastructure is being done with a sole purpose to avoid idling of assets and avoid infructuous investment, purely on adhoc basis as an interim arrangement.
  - (b). The Revenue Share of 55% being collected by MBPT is without any basis in the License Agreement. But keeping the large interest, we have gone ahead with such stipulation of adverse revenue share during adhoc operation.
  - (c). There is neither commitment/ exclusivity of any cargo from MBPT nor any projections can be made since there is no certainty of type as well as of quantum of cargo for such interim operations and it is largely at the discretion of MBPT.
  - (d). Although major infrastructure has been completed by ICTPL which is adequate enough for temporary interim operations of this nature (i.e. RORO, Steel, etc.), exact investment on the project cannot be fully ascertained at this state since part of the facilities are still to be developed.
- (iv). In the aforementioned circumstances, it would not be possible to prepare firmed up tariff proposal on a cost plus return on capital employed approach, strictly based on the framework of Tariff Guideline of 2005. Further, as informed earlier, with the support of PMO and Ministry of Shipping, the project is being rejigged by changing the cargo mix, for which rebidding is under process whereafter exact contours of the project (like Revenue Share, exact investment, type of cargo, etc.) will be known and detailed tariff proposal would be possible.
- (v). ICTPL has been operating the facilities for the last 2 years, purely on adhoc basis as per MBPT permission. MBPT has also permitted handling of few steel vessels and passenger vessels on a trial basis with the consent of Trade/ user.
- (vi). From the financial of last 2 years, after giving 55% Revenue-Share to MBPT and operational expenses, ICTPL is hardly able to service interest on the debt to the extent of only 35% to 40% of current interest. ICTPL has incurred huge expenses on the project and suffered severe losses.

7.1. We have vide our letter dated 27 February 2018 forwarded the ICTPL proposal dated 09 February 2018 to MBPT for its comments. After a reminder dated 14 March 2018, the MBPT has responded vide its letter no. FA/ACC/245/(II)/1706 dated 16 March 2018. The submissions made by MBPT are as follows:

- (i). The MBPT Board vide TR no. 59 dated 28.9.2016 has accorded the approval for the following:
  - (a) continuing alternative use of OCT for handing the Car carriers.
  - (b) with revenue share @ 72% to MBPT and 28% to ICTPL, if ICTPL levy tariff @ MBPT Scale of Rates (SOR) and If ICTPL levy @ 130% of tariff of MBPT Scale of Rates (SOR), revenue share @ 55% to MBPT and 45% of ICTPL.

(c). this arrangement will be operational till final decision is taken about re-organisation of OCT project.

7.2. The MBPT has also stated that the Board has authorized the Chairman of MBPT to permit alternate use of OCT for all types of cargo and passenger vessels only in highly exceptional circumstances when Port's berth are occupied.

7.3. In view of the above position, since the arrangement is an interim measure and ICTPL has furnished consent of the users, the MBPT has requested that the following ad-hoc rates as sought by ICTPL until the revival process is completed, may be considered for approval.

- (a). Berthing Charges – 1.3 times of MBPT's tariff
- (b). Wharfage charges – Same as MBPT's tariff

7.4. The MBPT has furnished copy of the Board resolution in this regard.

8. In accordance with the consultative procedure followed, a copy of the ICTPL proposal dated 09 February 2018 and a copy of the ICTPL letter dated 15 March 2018 (excluding copy of the annual accounts of ICTPL), were forwarded to users/ user organizations vide our letter dated 04 April 2018 seeking their comments. The Parekh Marine Services Limited has given its comments, wherein it has given its consent to the tariff as proposed by ICTPL in its proposal dated 15 March 2018. The other users have given their consent to the proposal of ICTPL at the joint hearing held on 20 April 2018.

9. Based on a further scrutiny of the proposal dated 09 February 2018 and the information/ clarification furnished by ICTPL vide its letter dated 15 March 2018, the ICTPL was requested to furnish additional information/ clarification vide our letter dated 16 April 2018. The ICTPL vide its letter dated 25 April 2018 has responded. A summary of the additional information/ clarification sought and reply furnished by ICTPL thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarification sought	Reply furnished by ICTPL			
1.	<b>General:</b>				
(i).	Since the year 2017-18 is already over, the Indira Container Terminal Private Limited (ICTPL) to furnish actual traffic/ financial position for the year 2017-18, as certified by a Chartered Accountant.	The Financial and Traffic projections for the financial year 2017-18 is as follows:			
		<b>SI. No.</b>	<b>Particulars</b>	<b>2015-16</b>	<b>2016-17</b>
			<b>Traffic Handled</b>		
		1.	In Tonnes	81,302	27,542
		2.	In TUES	153	320
		3.	Vehicle (Nos.)	1,08,673	2,01,268
			<b>Financial Performance</b>	<b>₹ in crores</b>	
		<b>SI.</b>	<b>Particulars</b>	<b>2015-16</b>	<b>2016-17</b>
		(i).	<b>Operating Income</b>		
			Cargo related Charges (Handling charges)	32.75	64.88
			-Vessels related charges (Berth Hire Charges)	8.09	15.29
			-Other Charges (including Storage charges)	-	-
			<b>Total</b>	<b>40.84</b>	<b>80.17</b>
		(ii)	<b>Finance &amp; Misc. Income</b>	0.07	0.08
		(iii)	Aggregate total income [(i) + (ii)]	<b>40.91</b>	<b>80.25</b>
		(iv)	Operating expenditure excluding	3.51	3.95
					6.66

			Depreciation & Royalty/Revenue Share			
		(v)	Depreciation	0.44	27.65	37.96
		(vi)	Royalty/Revenue Share	22.46	44.09	54.40
		(vii)	Finance & Misc. Expenditure	-	55.97	85.73
		(viii)	Aggregate total Exp. [(iv) +(v) +(vi) + (vii)]	26.42	131.66	184.75
		(ix)	Net Surplus/(Deficit) [(viii) = (iii) – (vii)]	14.49	(51.41)	(85.76)
(ii).	The Note to financial statement for the year ending March 31 2017 (Audited Annual Accounts) of the ICTPL indicates a contingent liability on account of the wharfage charges of ₹1610.87 lakhs (previous year ₹ 540.34 lakhs) and ₹ 492.15 lakhs towards lease rentals payable to MBPT. The ICTPL to furnish a brief note highlighting each of the aspects for which contingent liability has been reported.	<b>Revenue Shares-Contingent Liability</b> Mumbai Port Trust (MBPT) has permitted vide their TR No. 26 dated 30.05.2015, interim operations for handling alternate cargo i.e. ROFO cargo and few steel vessels, from our Offshore Container Terminal (OCT) berths since June 2015 with revenue share at the rate of 55% to MBPT on the assumption that ICTPL will charge 1.3 times of the prevailing MBPT Schedule of Rates.  Based on discussions with the Trader/ Users of the facility, Berth Hire Charges were charged at 1.3 times of the MBPT SOR while Wharfage was charged at the existing MBPT SOR.  The contingent liability is on the account of lesser revenue share paid to MBPT, arising out of not charging the Trade/ Users 1.3 times the MBPT Tariff rate in case of Wharfage charges has been reflected in the Notes to the Financial Accounts.  There has been delays on the part of MBPT in handing over the required area for storage of cargo. These delays continue till date. Only a part of the land area has been handed over. As such, the Company is disputing the Lease Rental charged by MBPT on the part of the land handed over by them. Hence the said Lease Rental disputed by ICTPL has been reflected as Contingent Liability in the Notes to the Financial Accounts of the Company.  Both the amount of Revenue Share and the Disputed amount of Lease Rentals shown under Contingent Liability has not been considered as Operational Expenses.				
2.	<b>Traffic Handled:</b>					
(i)	The ICTPL has furnished the year wise traffic handled during the last three years i.e. 2015-16, 2016-17 and 2017-18 (upto Feb. 2018) at Annexure-4 of the proposal. In this regard, ICTPL to furnish detailed breakup of the actual traffic handled during the last three years including upto 31 March 2018.	The detailed breakup of the actual traffic handle during the financial year 2015-16; 2016-17 & 2017-18 is as follows:				
No.	Commodity	2015-16	2016-17	2017-18		
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign
1	Ro-Ro Carriers (in nos.)	108673	-	201268	-	227750
2	Iron & Steel materials (Import) (in tonnes)	81302	-	10545	-	166217
3	Iron & Steel materials (Export) (in tonnes)	-	-	16997	-	22447
4	General containers (loaded) (in	111	-	103	-	-

			TEUs)																
5	General containers (Empty) (in TEUs)	42	-	217	-	-	-												
<b>3.</b>	<b>Operating Income :</b>																		
(i)	On a comparison of the operating Income for the last three years i.e. 2015-16, 2016-17 and 2017-18 (upto Feb. 2018) furnished by ICTPL at Annexure-4 of the proposal, vis-a-vis the Audited Annual accounts for the years 2015-16 & 2016-17, it is seen that there is wide variation in the figures of operating income between Audited annual accounts and Annexure-4 of the proposal, as given below.	It is requested to refer to Schedule 13 of our Audited Financial Accounts for the year ended March 31, 2017.  Revenue is as under –																	
		<table border="1"> <thead> <tr> <th><b>Particulars</b></th> <th><b>For the year ended March 31, 2017 (₹ In lakhs)</b></th> <th><b>For the year ended March, 31 2016 (₹ In lakhs)</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Revenue from Construction</td><td>46.60</td><td>4,794.39</td></tr> <tr> <td>Income from RORO operations and Wharfage charge</td><td><b>3,607.56</b></td><td><b>1,837.69</b></td></tr> <tr> <td><b>Total</b></td><td><b>4,068.16</b></td><td><b>6,632.07</b></td></tr> </tbody> </table>						<b>Particulars</b>	<b>For the year ended March 31, 2017 (₹ In lakhs)</b>	<b>For the year ended March, 31 2016 (₹ In lakhs)</b>	Revenue from Construction	46.60	4,794.39	Income from RORO operations and Wharfage charge	<b>3,607.56</b>	<b>1,837.69</b>	<b>Total</b>	<b>4,068.16</b>	<b>6,632.07</b>
<b>Particulars</b>	<b>For the year ended March 31, 2017 (₹ In lakhs)</b>	<b>For the year ended March, 31 2016 (₹ In lakhs)</b>																	
Revenue from Construction	46.60	4,794.39																	
Income from RORO operations and Wharfage charge	<b>3,607.56</b>	<b>1,837.69</b>																	
<b>Total</b>	<b>4,068.16</b>	<b>6,632.07</b>																	
		There is a variation between the Revenue reflected in the Annual Audited Finances and in the proposal submitted by us to the Authority.																	
		We would like to clarify as under:																	
		The financial statements, for the year ended March 31, 2017, has been prepared in accordance with Indian Accounting Standards (Ind AS) notified under section 133 of the Companies Act, 2013, read together with paragraph 7 of the Companies (Accounts) Rules, 2014 (Indian GAAP).																	
		In accordance with the principles in Appendix A to Ind AS 11 relating to accounting for Service Concession Agreements, the Company is required to recognize Construction Revenue in its Statement of Profit & Loss. As per the said accounting standard, Revenue needs to be recognized with a Margin on the construction cost incurred by the company which is estimated at 1% on construction cost.																	
		Consequently, the financial statement for the Financial Year 2015-16 has also been restated in accordance with the above notification with retrospective effect.																	
		The said Income is a notional Income and is only an Accounting Adjustment. The said Construction Revenue is not realizable from any Customer or User. As such the said Revenue has not been considered in our Annexure-4 of the proposal submitted by us.																	
		The detailed break up of operating income during the last three financial years is as follows:																	
		(₹ in lakhs)																	
<b>No.</b>	<b>Commodity</b>	<b>2015-16</b>		<b>2016-17</b>		<b>2017-18</b>													
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal												
1	<b>Wharfage Revenue</b>																		

	- RoRo Carriers	3118.81	-	6452.79	-	7586.65	-
	- Iron & Steel Materials (Import)	156.00	-	10.65		360.41	-
	- Iron & Steel Materials (Export)	-	-	24.57	-	-	-
	<b>Total Cargo handling Income</b>	<b>3274.81</b>	-	<b>6488.01</b>	-	<b>7979.51</b>	-
2	<b>Container ** Handling Income</b>	-	-	-	-	-	-
3	<b>Vessel Related income (Berth hire)</b>						
	- RoRo Carriers	752.42	-	1463.99		1743.00	-
	- Steel cargo	56.51	-	64.80		168.66	-
	<b>Total Vessel related income</b>	<b>808.94</b>	-	<b>1528.79</b>		<b>1911.67</b>	-
	<b>Total Operating income (1+2+3)</b>	<b>4083.75</b>	-	<b>8016.80</b>		<b>9891.17</b>	-

Income from RORO operations indicates the net revenue received i.e. total revenue received less revenue share to MBPT @ 55%. The reconciliation statement as given by ICTPL is as follows:

Commodity	2015-16		2016-17		2017-18	
	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
<b>Revenue from operations (A)</b>	4083.75	-	8016.80	-	9891.17	-
Revenue share @ 55% (B)	2246.06	-	4409.24	-	5440.14	-
Net Revenue earned	1837.69	-	3607.56	-	4451.03	-

	earned		
(ii).	Though the other income to the tune of ₹ 7.23 Lakhs and ₹ 7.84 Lakhs as reflected in the Annual Accounts for the year 2015-16 and 2016-17 respectively, has been considered as ‘Finance & Miscellaneous income’ in the <b>Annexure 4</b> of its proposal by ICTPL, it appears that the other income is towards interest income which will have to be excluded from the <b>Annexure – 4</b> , since interest expenditure is not treated as an item of expenditure in tariff fixation.	Noted.	
(iii).	The ICTPL to also furnish working to arrive at the operating income as considered at <b>Annexure-4</b> of its proposal.	Wharfage charges calculated as per MBPT SoR based on percentage of FOB/CIF value of the vehicles.	

	<p>taking into account the year wise traffic and the tariff levied on the said traffic for each of the years 2015-16 to 2017 -18.</p>	Wharfage collection for steel cargo is as follows:					
			<b>2015-16</b>		<b>2016-17</b>		
			<b>Qty</b>	<b>Rate in ₹ per tonne</b>	<b>Total (₹ in lakhs)</b>	<b>Qty</b>	<b>Rate in ₹ per tonne</b>
		Iron & Steel Materials (Import)	81302	191.88	156.00	-	191.88
		Iron & Steel Materials (Export)	-	144.55	-	16997	144.55
		Iron & Steel Materials (Import) (TP SEZ cargo)	-	-	-	10545	101.00
		<b>Total</b>	<b>81302</b>		<b>156.00</b>	<b>27542</b>	<b>35.22</b>
<b>4. Operating Expenditure:</b>							
(i)	The Annexure-4 of the proposal, reflects a total expenditure (including royalty/revenue share and depreciation) of ₹ 26.42 crores and ₹ 131.66 crores for the years 2015-16 and 2016-17 respectively, whereas the annual audited accounts of ICTPL reflects a total expenditure of ₹51.50 crores and ₹ 92.17 crores. ICTPL to furnish a reconciliation statement reconciling the variation in operating expenses between ICTPL proposal and Annual Accounts for each of the years 2015-16 to 2017-18 giving reasons for variations.	Reconciliation statement is furnished by ICTPL.					
(ii)	In the Annual Accounts, it is seen that there is an expenditure of ₹47.47 crores during 2015-16 and ₹4.57 crores during 2016-17 under the head ‘Construction Cost’, which includes Sub-contracting expenses, License fee, Legal and Professional charges and other administrative expenses. The ICTPL to clarify the nature and the purpose of the expenditure incurred for each of items viz. sub-contracting expenses, License fee, Legal and Professional charges and other administrative expenses.	Construction Costs are costs incurred on Project Development work. They are required to be reflected in the Statement of Profit and Loss in accordance with the principles in Appendix A to Ind IAS 11 relating to accounting for Service Concession Agreements. The said costs have not been included in Annexure -4 of the proposal submitted to the Authority.					
(iii).	In addition to License fee, Legal and Professional charges booked under the head “Construction cost”, separate costs items for i.e. Legal and profession fees and lease rentals are also booked under the head “Other expenses” in the Annual Accounts. ICTPL to explain the difference in the nature of expenses booked in respect of legal and profession fees and license fee under the head “Other expenses” from the expenses booked under the head “Construction cost”.						

(iv).	An amount of ₹27.65 crores is shown as depreciation in Annual Accounts which includes an amount of ₹27.23 crores towards amortization of intangible assets viz. Software and Port Rights. The ICTPL to explain the nature of assets capitalized as "Port Rights" in the intangible assets and the basis of arriving at the charge of amortization of ₹27.23 crores towards port rights during the year 2016-17.	During the financial year 2016-17, the company has capitalized the expenditure of Rs.73560.44 lakhs, as intangible asset being the right to operate the berth facility for a fee. This was done pursuant to the ongoing negotiations and discussions around the fact that the project could not be commissioned as per the original plan. Accordingly, the amortization of the intangible asset has started during the year along with cessation and capitalization of interest during the construction period.																																																					
(v).	In the Annexure-4 of the proposal, an amount of ₹ 22.46 crores and ₹ 44.09 crores has been shown as the Royalty/ Revenue Share expenditure for the years 2015-16 and 2016-17 respectively. However, the expenditure towards the Royalty/ revenue share payable by ICTPL is not seen to be explicitly indicated in the Audited Annual account of ICTPL. In this connection, ICTPL to clarify where the Royalty/ revenue share expenditure is reflected in the Audited Annual Accounts of ICTPL for each of the year.	As stated above and as per the guidelines issued by the Institute of Chartered Accountants, Revenue is required to be reflected in the Statement of Profit and Loss as Net of Revenue Share																																																					
(vi).	Further, as per clause 2.8.1 of the 2005 Tariff Guidelines, which is applicable incase of ICTPL, royalty / revenue share will be taken as cost for tariff fixation, only in those BOT cases where bidding process was finalized before 29 July 2003. Since the bidding process in respect of ICTPL project was after the said date, the ICTPL to exclude royalty / revenue share from its tariff proposal.	Noted.																																																					
<b>5.</b>	<b>Capital Employed:</b>	Details of capital employed is as follows:  <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"><b>No.</b></th> <th rowspan="2"><b>Particulars</b></th> <th colspan="3"><b>Capital Employed as on</b></th> </tr> <tr> <th><b>31.03.2016</b></th> <th><b>31.03.2017</b></th> <th><b>31.03.2018</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Fixed assets at the beginning of the year</td> <td>3192.73</td> <td>3194.42</td> <td>76952.38</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Additions during the year</td> <td>1.69</td> <td>73762.80</td> <td>68.32</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Deletion during the year</td> <td>-</td> <td>4.84</td> <td>5.69</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Fixed assets at the end of the year</td> <td>3194.42</td> <td>76952.38</td> <td>77015.01</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Cumulative depreciation at the beginning of the year</td> <td>556.63</td> <td>601.03</td> <td>3361.19</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Depreciation during the year</td> <td>44.40</td> <td>2760.16</td> <td>3790.36</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Cumulative depreciation at the end of the year</td> <td>601.23</td> <td>3361.19</td> <td>7151.55</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	<b>No.</b>	<b>Particulars</b>	<b>Capital Employed as on</b>			<b>31.03.2016</b>	<b>31.03.2017</b>	<b>31.03.2018</b>	1	Fixed assets at the beginning of the year	3192.73	3194.42	76952.38	2	Additions during the year	1.69	73762.80	68.32	3	Deletion during the year	-	4.84	5.69	4	Fixed assets at the end of the year	3194.42	76952.38	77015.01						5	Cumulative depreciation at the beginning of the year	556.63	601.03	3361.19	6	Depreciation during the year	44.40	2760.16	3790.36	7	Cumulative depreciation at the end of the year	601.23	3361.19	7151.55					
<b>No.</b>	<b>Particulars</b>	<b>Capital Employed as on</b>																																																					
		<b>31.03.2016</b>	<b>31.03.2017</b>	<b>31.03.2018</b>																																																			
1	Fixed assets at the beginning of the year	3192.73	3194.42	76952.38																																																			
2	Additions during the year	1.69	73762.80	68.32																																																			
3	Deletion during the year	-	4.84	5.69																																																			
4	Fixed assets at the end of the year	3194.42	76952.38	77015.01																																																			
5	Cumulative depreciation at the beginning of the year	556.63	601.03	3361.19																																																			
6	Depreciation during the year	44.40	2760.16	3790.36																																																			
7	Cumulative depreciation at the end of the year	601.23	3361.19	7151.55																																																			

		8	Net Block of assets	2593.39	73591.19	69863.46
	9	Working Capital				
		Debtors	908.59	503.79	655.05	
		Inventory	-	-	-	
		Cash balance	632.50	1618.29	2416.83	
		Current liabilities	885.52	740.38	405.10	
		Net Working Capital	655.57	1381.70	2666.78	
		Capital Employed	3248.96	74972.89	72530.24	
<b>6.</b>	<b>Tariff – Scale of Rates:</b>					
	The ICTPL has approached TAMP for approval of tariff for Ro-Ro, Containers, Passenger & Other clean cargo. Section 48 of the Major Ports Trust, Act 1963 mandates the Authority to notify statement of conditions governing the application of tariff, apart from notification of tariff. In view of the above, the ICTPL to furnish the draft Scale of Rates along with conditionalities governing the tariff for handling Ro-Ro, Containers, Steel cargo & Other cargo, if any, and passenger vessel.		As stated above, this being purely ad-hoc operations, we request that ICTPL be allowed to follow the MBPT Scale of rates along with conditionalities governing the tariff for handling Ro-Ro, Containers, Steel Cargo & other cargo, except with only change that Berth hire charges shall be 1.3 times of berth hire charges as per MBPT SoR.			

10.1. Simultaneously, the MBPT was also requested vide our letter dated 16 April 2018 to confirm the traffic figures of dry cargo (in tonnes), containers (in TEUs) and Vehicles (in nos.), as furnished by ICTPL vide its letter dated 16 March 2018. The MBPT was also requested to furnish detailed breakup of traffic handled by ICTPL during the years 2015-16 to 2017-18.

10.2. The MBPT vide its letter dated 05 May 2018 has furnished the traffic details of ICTPL, based on the monthly traffic summary as compiled by it, as received from ICTPL.

#### I. Off –shore Container Terminal Traffic handled during 2015-16, 2016-17 and 2017-18

Cargo	2015-16			2016-17			2017-18		
	Import	Export	Total	Export	Import	Total	Import	Export	Total
Automobile-tonnes (units)	8394 (1042)	153118 (104292)	161512 (105334)	24600 (2444)	279677 (192876)	304277 (195320)	25150 (1967)	335601 (219116)	360751 (221083)
Iron & Steel	81302	0	81302	2191	17910	20101	171981	22447	194428
Containers	75	1131	1206	272	1369	1641	0	0	0
Miscellaneous	7174	5175	12349	16644	6485	23129	20105	4774	24879
Total Tonnes	96945	159424	<b>256369</b>	43707	305441	<b>349148</b>	217236	362822	<b>580058</b>

#### II. Off –shore Container Terminal Traffic handled during 2015-16, 2016-17 and 2017-18 (upto February 2018)

Cargo	2015-16			2016-17			2017-18 (Up to February)		
	Import	Export	Total	Export	Import	Total	Import	Export	Total
Automobile-tonnes (units)	8394 (1042)	153118 (104292)	161512 (105334)	24600 (2444)	279677 (192876)	304277 (195320)	21859 (1758)	301729 (198293)	323588 (200051)
Iron & Steel	81302	0	81302	2191	17910	20101	171981	22447	194428
Containers	75	1131	1206	272	1369	1641	0	0	0
Miscellaneous	7174	5175	12349	16644	6485	23129	18462	3996	22458
Total Tonnes	96945	159424	<b>256369</b>	43707	305441	<b>349148</b>	212302	328172	<b>540474</b>

10.3. Considering that there was difference in the traffic figures as furnished by ICTPL vis-à-vis, the traffic figures as indicated by MBPT for the years 2015-16 to 2017-18, the ICTPL was requested vide our letter dated 04 July 2018 to explain the reason for the variance and was also requested to confirm the actual traffic handled at OCT by ICTPL during the said years.

10.4. In this connection, the ICTPL vide its letter dated 10 July 2018 has stated that the MBPT has considered containers and packages (miscellaneous) in tonnes, whereas the ICTPL has considered vehicles and packages (miscellaneous) handled in units, containers in TEUs and steel cargo in tonnes. The ICTPL has also stated that there is a slight difference in the conversion factor considered by MBPT. The ICTPL has confirmed that the figures furnished by ICTPL is correct as per their records and that in this connection, the ICTPL has forwarded the vessel wise traffic handled by ICTPL during the years 2015-16 to 2017-18. The traffic details as given by ICTPL are as follows:

<b>Cargo</b>	<b>2015-16</b>			<b>2016-17</b>			<b>2017-18</b>		
	<b>Import</b>	<b>Export</b>	<b>Total</b>	<b>Export</b>	<b>Import</b>	<b>Total</b>	<b>Import</b>	<b>Export</b>	<b>Total</b>
Automobile									
- tonnes	8394	153120	161514	24600	276729	301329	25305	335604	360909
- units	1042	104292	105334	2444	191387	193831	1967	219116	221083
Packages									
- tonnes	7083	5713	12796	18835	7351	26186	19950	4774	24724
- units	1204	2135	3339	4086	3351	7437	3823	2844	6667
Iron & Steel	81302	0	81302	10545	16997	27542	166217	22447	188664
Containers	32	121	153	193	127	320	0	0	0

11. As stated earlier, a joint hearing on the case in reference was held on 20 April 2018 at the office of this Authority in Mumbai. At the joint hearing, MBPT and users/ user organisations have made their submissions.

12. As agreed at the joint hearing, the ICTPL was requested vide our letter dated 14 May 2018 to furnish further additional information/ clarification. The ICTPL vide its letter No. OPS/TOP/TAMP/L/1/18-19 dated 22 May 2018 has responded. The additional information/ clarification sought and reply furnished by ICTPL thereon is tabulated below:

<b>Sl. No.</b>	<b>Information/ clarification sought by us</b>	<b>Reply furnished by ICTPL</b>
1(a).	During the Joint Hearing, it was clarified by Mumbai Port Trust (MBPT), that it has accorded permission to handle Ro-Ro vessels and Steel Cargo vessels as an Interim arrangement. It was further understood that MBPT collects the charges from the users of the Cruise/ passenger vessels handled at OCT berth occasionally. However, the proposal of ICTPL dated 15 March 2018 seeks approval of rates for passenger in addition to the Ro-Ro, Steel, containers and any other clean cargo.	MBPT Board vide TR No. 26 dated 30 <sup>th</sup> May 2015 has accorded approval to permit ICTPL for alternate use of the OCT for handling RO-RO vessels. Steel cargo vessels and Passenger vessels are accommodated at OCT with the prior permission from MBPT.  The letter from MBPT dated January 6, 2018 is furnished, where in it clearly states that the charges will be collected by MBPT and proportionate berth hire charges will be remitted to ICTPL.
1(b).	Since there is no clarity as regards which organization (MBPT / ICTPL) is collecting the charges from the users of Cruise/ passenger vessels, the ICTPL to furnish a note clarifying the tariff arrangement for Cruise/ passenger vessels and any other clean cargo handled at the OCT berth along with the cargo items falling under the category of clean cargo.	As an interim arrangement ICTPL will be charging wharfage and berth hire charges on RORO, Steel vessels & Container vessels from the users. If any other clean cargo vessels are handled at ICTPL, the charges will be collected by MBPT and proportionate charges will be remitted to ICTPL as per mutually agreed revenue share.
2(a)	The ICTPL to refer paragraph no. 14 (v) (o) of the tariff order dated 9 April 2012 passed by the TAMP, wherein it has been recorded that the estimates for the year 2011-12 furnished by the ICTPL is subject to review with reference to the actuals and the financials/ cost position for the year 2009-10 to 2011-12, as considered in the order dated 9 <sup>th</sup> April 2012 is	The said tariff order was for operations at BPS, which was part of the License Agreement with MBPT for a license period of 5 years only from the date of License Agreement (i.e. 3 <sup>rd</sup> December 2007).  ICTPL's operations at BPS ceased since 2nd December 2012 i.e. upon completion 5 years period.

	required to be reviewed as per clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005	The present proposal is for adhoc operations at OCT Berth (which commenced since June 2015). As such there may not any relevance of information of past estimates sought by you and its review. Nonetheless, for the good order sake, the actuals for the financial year 2011-12 & 2012-13 is furnished.
2(b)	Further, as noted from para 15.4 of the order dated 9 <sup>th</sup> April 2012, the estimates for the year 2012-13 is subject to review following clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005.	
2(c)	In view of the above, the ICTPL to furnish the actuals for the year 2011-12 and actuals for the year 2012-13 (upto the date of cessation of operation by ICTPL at BPS berths).	
3.	The ICTPL to furnish the draft Scale of Rates along with conditionalities governing the tariff for the cargo proposed to be handled at OCT, as per the approval accorded by the MBPT as an interim arrangement.	The draft Scale of Rates is furnished.

13.1. At the joint hearing, it was clarified by MBPT that it has accorded permission to handle Ro-Ro vessels and Steel Cargo vessels as an Interim arrangement. MBPT further clarified that MBPT collects the charges from the users of the Cruise/ passengers vessels handled at OCT berth occasionally based on the Guidelines issued by the Ministry of Shipping (MoS). However, the proposal of ICTPL dated 15 March 2018 seeks the approval of rates for passenger in addition to Ro-Ro, Steel, Containers and any other clean cargo.

13.2. Since there was no clarity as regards which organization (MBPT/ ICTIPL) is collecting charges from the users of Cruise/ passenger vessel, the MBPT was requested to furnish a note clarifying the tariff arrangement for Cruise/ passenger vessels handled at the OCT, vide our letter dated 14 May 2018.

13.3. The MBPT was also requested to furnish the copy of the relevant Guidelines issued by the MoS based on which MBPT collects the charges for handling the Cruise / passenger vessels at the OCT.

13.4. In this connection, the MPBT vide its letter No. TM/BDC/CRUISE/151/2018-19 dated 17 May 2018 has made the following submissions:

(i). Government of India issued a directive dated 03.11.2017 to charge a single composite rate of US \$ 0.35 per GRT for stay upto 12 hours of Cruise ship in Major Ports. This single rate includes charges for all the four services provided to Cruise ship like (i) Port dues, (ii) Pilotage, (iii) Berth Hire Charges for 12 hours and (iv) Passenger levy. For stay beyond 12 hours, decision was left to individual Ports. This directive is effective for a period of 3 years. The Board of Trustees of Port of Mumbai have approved to levy this single rate for stay upto 12 hours for Cruise vessels in lieu of the rates in S.O.R. For beyond 12 hours, the charges as per MBPT's existing S.O.R i.e. US \$ 0.00618 per GRT per hour is approved. (Copy of the Government directive has been furnished by MBPT.)

(ii). Prior to 03 November 2017, the rates charged to Cruise vessels included separate charges as Port duties, Pilotage, Berth Hire charges and Passengers levy. Total charges applicable on a ship for 12 hours stay in Port prior to 03 November 2017 and post 03 November 207 have been compared. The analysis of total charges prior to 03 November 2017 shows that Berth hire charges constituted 12.34% of the total charges. The Cost Components of each of the above charges are as below:-

Port dues	-	29.06%
Pilotage	-	43.53%
Berth Hire Charges	-	12.34%
Passenger levy	-	15.07%
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>100.00</b>

(iii). The Berth Hire Charges for vessels berthing at OCT is payable to M/s. ICTPL and therefore, Berth Hire Charges need to be quantified in this composite single rate.

(iv). The 12.34% of the current tariff (Single rate of \$ 0.35 per GRT works out to USD 0.04319 per GRT for stay upto 12 hours. For Vessels staying beyond 12 hours, Berth Hire charges will be levied as per existing S.O.R i.e. USD 0.00618/GRT/Hour.

(v). In view of above, for ease of doing business, the single composite rate and Berth Hire Charges (if stay beyond 12 hours) are charged and collected from the cruise vessels by MBPT and proportionate Berth Hire Charges are remitted to ICTPL.

14. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to them. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

15. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Indira Container Terminal Private Limited (ICTPL) is a BOT Operator at Mumbai Port Trust (MBPT), whose tariff fixation is governed under the Tariff Guidelines of 2005. As per the provisions of the License Agreement (LA) dated 3 December 2007 entered into between ICTPL and MBPT, the ICTPL was to handle containers at Ballard Pier Station (BPS) container terminal and also construct an Off-shore Container Terminal (OCT) at MBPT for handling containers, in such a manner that the BPS project would be operated and managed by ICTPL for a period of 5 years commencing from the date of award of License or for a period of 2 years from the commissioning of OCT project, whichever is earlier.

The ICTPL ceased to operate at the BPS from 2 December 2012 as per the terms of the LA, but could not migrate its operations to the OCT, owing to non-completion of the construction phase of the OCT.

It has emerged during the tariff proceedings that the revival process to revive the project is in progress. In the meanwhile, the Board of Trustees of MBPT has permitted alternate use of the OCT by the ICTPL for handling car carriers, specific cargo vessels and passenger vessels till final decision is taken about the re-organisation of the OCT Project. Accordingly, the proposal of ICTPL is for prescription of rates for handling of RoRo vessels, steel cargo and containers at OCT on an adhoc basis with effect from 29 June 2015 (being the date when ICTPL has initially furnished the proposal to TAMP) till the time the project is revived or upto 31 March 2019, whichever is earlier.

- (ii). The proposal of ICTPL dated 09 February 2018 and 15 March 2018 along with information/clarification collected during the processing of this case has been considered in this analysis.
- (iii). As stated earlier, the Board of Trustees of MBPT have permitted alternate use of the OCT by the ICTPL for handling car carriers. The alternate use of OCT for handling of Car carriers is with no strings attached. However, as per the Board Resolution, the alternate use of OCT for handling all types of cargo vessels and passenger vessels is subject to the Chairman of MBPT authorizing and permitting use of OCT for all types of cargo and passenger vessels only in highly exceptional circumstances when Port's berths are occupied. This Authority is mandated to frame Scale of Rates and Statement of conditions in exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963, for persons authorized under section 42 (3) of the Major Port Trusts Act, 1963 for the services rendered under Section 48 (1) of the said Act. In terms of the License Agreement entered between MBPT and ICTPL to operate the OCT project, the ICTPL is required to render container handling services at the OCT for which tariff is required to be approved by this Authority. However, in view of the reasons brought out in the earlier part of this Order, the Board of Trustees of MBPT has given specific authorisation to ICTPL to handle car carriers. Further, the ICTPL is also authorised to handle all types of cargo and cruise vessels with the specific approval of Chairman of MBPT in exceptional circumstances when the MBPT's berths are occupied. Further, the MBPT during the proceedings of this case has recommended the proposal of ICTPL. The users at the joint hearing have also supported the proposal of ICTPL. Therefore, this Authority is inclined to consider the proposal of ICTPL to fix tariff for the above said cargo items, apart from vehicles. Incidentally, the LA already authorises the ICTPL to levy berth hire charges for OCT. While this Authority is required to fix charges for the cargo envisaged to be handled at OCT, to enable the ICTPL to levy the said charges whenever the said cargo is handled at OCT, it is upon the concerned authorities of MBPT to adhere to the stipulation put forth by its Board of Trustees regarding permission granted to ICTPL handling all types of cargo and passenger vessels at OCT.
- (iv). The Scale of Rates for ICTPL for its operations at BPS was last fixed vide Order no. TAMP/41/2011-ICTPL dated 9 April 2012. Vide the said Order, the tariff was fixed for a period of one year i.e. 2012-13 (upto 2 December 2012, being the date of expiry of license for BPS project), by according an across the board increase of 25% over the then prevailing tariff of ICTPL.
- (v). Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates this Authority to review the actual physical and financial performance of the Major Port Trusts and private terminal operating thereat the end of the

prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff.

In this regard, it is relevant here to mention that during the last fixation of tariff of ICTPL in April 2012, this Authority had relied upon the estimates for the year 2012-13. Also, it was indicated in the above referred Order that since the deficit position for the year 2011-12 is partially based on estimates, the actual position for the year 2011-12 shall be subject to review during the next tariff revision exercise. Thus, it is necessary to make a comparison of the estimates for the years 2011-12 and 2012-13 as relied upon in the April 2012 Order with that of the actuals for the said years.

The ICTPL is of the view that since the present exercise is for fixing tariff for the operations at OCT Berth on adhoc basis, the past period analysis need not be carried out. It has, however, made available the details to enable carry out such an exercise.

The 2005 Guidelines stipulates review of the actual physical and financial performance with reference to the projections relied upon, while determining the tariff for the future period. Thus, the exercise of comparison of the estimates for the years 2011-12 and 2012-13 as considered in the April 2012 Order with that of the actuals for the said years is to be carried out, even if the current exercise is to fix tariff on an adhoc basis for operations at OCT. Thus, for the said purpose, the estimates for the years 2011-12 and 2012-13 as contained in the tariff Order of April 2012 are taken into account.

Further, for the years 2013-14 and 2014-15, which are not covered by the April 2012 Order of ICTPL, the actual surplus/ deficit position may have to be analysed, so as to determine the overall past performance of ICTPL.

Thus, while undertaking the review of the past period estimates of ICTPL for the years 2011-12 to 2014-15, the surplus/ deficit arising for the period 2011-12 and 2012-13 and the surplus/ deficit arising for the period 2013-14 and 2014-15 may have to be treated differently, as explained in the subsequent part of the analysis. The analysis of the financial and physical performance of ICTPL for the years 2011-12 to 2014-15 is discussed in the subsequent paragraphs.

- (vi). (a). ICTPL has reported to have actually handled container traffic of 30708 TEUs and 22758 TEUs during the years 2011-12 to 2012-13 respectively, as against the estimated container traffic of 30281 TEUs and 38097 TEUs during the corresponding years. Thus, as against the estimated aggregate cargo traffic of 68378 TEUs, the ICTPL has actually handled 53466 TEUs. The reduction in the actual container traffic handled in 2011-12 and 2012-13 vis-à-vis the estimates for the corresponding period works out to around 21.80%. In this connection, it is relevant here to mention that the MBPT in an earlier occasion had indicated the traffic of ICTPL at ‘containers 25606 TEUs’ and ‘containers 20431 TEUs’ for the years 2011-12 and 2012-13 respectively. It is not clear from the MBPT communication whether the figures indicated by MBPT reflects the traffic based on the number of containers or on TEUs. Assuming that the traffic figures indicated by MBPT is based on the number of containers handled and applying the conversion factor of ‘1 container at 1.2 TEUs’, the traffic figures indicated by MBPT is seen to be closer to the traffic figures as furnished by ICTPL.
- (b). Considering that the ICTPL has ceased to operate at the BPS in December 2012 as per the provisions of the LA, it has not handled any containers during the years 2013-14 and 2014-15. This position has been confirmed by MBPT in one of its earlier correspondences.
- (vii). For the years 2011-12 to 2014-15, the ICTPL has considered the Income as reflected in the Annual Accounts for the corresponding years except that income under some heads in the annual accounts viz., Interest on Margin money deposit, Interest on Bank deposit, Interest on Tax refund, Provision for doubtful debts written back, Balances no longer payable written back and Provision for Gratuity written back, have not been considered in the Cost statement. This position has been considered in the analysis.
- (viii). (a). For the years 2011-12 to 2014-15, the ICTPL has considered the Expenditure as reflected in the Annual Accounts for the corresponding years except that expenditure under some heads in the annual accounts viz., Revenue share to MBPT, Penalty on shortfall of Minimum Guaranteed Throughput (MGT), Provision on doubtful advances and Interest cost have not been considered in the Cost statement. This position has been considered in the analysis. The expenses have been considered under the head of ‘operating expenses’ and ‘overheads’ in the Cost statement.

- (b). In addition to the expenses as reflected in the Annual Accounts, based on the approach followed during the fixation of tariff of ICTPL in the past, an amortization of the share issue expenses to the tune of ₹0.89 lakhs (being the share issue expenses amounting to ₹25.90 lakhs amortized in equal annual instalments over 29 years commencing from 2009-10), has been considered in our analysis for the years 2011-12 to 2014-15.
- (c). The depreciation for the year 2011-12 to 2014-15 is considered as reflected in the audited annual accounts of ICTPL for the respective years.
- (ix). (a). For the years 2011-12 to 2014-15, the closing net block of assets as reflected in the Annual Accounts has been taken into account.
- (b). It is noteworthy that Upfront fees towards O & M rights to the tune of ₹25 crores reflected as 'Intangible Asset' in the Annual Accounts has not been taken into account in the net block of assets, as per the approach adopted in the last fixation of tariff of ICTPL, considering that the Annual Accounts of ICTPL state that the said amount shall be amortised after the commercial operation date of the OCT project.
- (c). Further, in addition to the net block of assets, unamortized portion of share issue expenses is considered as a part of the capital employed, in line with the approach adopted during the fixation of tariff of ICTPL in the past.
- (d). The working capital for the years 2011-12 to 2014-15 are discussed below:
- (i). As per 2005 Guidelines, two months' estate income and two months' terminal charges payable by Indian Railways are the limit for allowable sundry debtors. The estate income and terminal charges payable to Indian Railways are not relevant in the case of private terminal operators like ICTPL and hence not considered.
- (ii). However, outflow on certain items arising from contractual obligations of LA are treated as a part of sundry debtors. Incase of ICTPL, as per LA, one year lease rent is payable by the ICTPL to the MBPT in advance. Considering this position, six months' lease rent based on the annual lease rent for the relevant years has been considered under 'sundry debtors' incase of ICTPL in the past.
- However, as reported by the ICTPL, the ICTPL and the MBPT are under dispute with regard to the lease rentals payable by ICTPL to MBPT and hence, the lease rentals has been reflected as Contingent Liability by ICTPL in its Annual Accounts. In view of this provision, no sundry debtors have been considered for any of the years under consideration.
- (iii). As per norms, limit on inventory for capital spares prescribed in the tariff guidelines is one year's average consumption and the limit on other items of inventory is six months' average consumption of stores excluding fuel. The details of value of inventory consumed by ICTPL during the relevant years are not available in the Annual Accounts. In the absence of details, the value of inventory is taken as 'nil' in the working capital for all the relevant years under consideration.
- (iv). The limit on cash balance prescribed in the tariff guidelines is one month's cash expenses. The cash balance is considered based on one month's operating expenses and overheads, for all the years under consideration.
- (v). The tariff guidelines of 2005 do not stipulate any norms for current liabilities. For the years 2015-16 and 2016-17, the ICTPL has indicated the amount of 'Trade payables' as current liabilities for the relevant years. Considering that no sundry debtors have been considered in the analysis for any of the years under consideration, the current liabilities are not taken into account for any of the years under consideration.

- (e). Based on the value of net fixed assets, working capital and component of unamortized portion of share issue expenses, the Capital Employed has been assessed for all the years under consideration.
- (x). In the last tariff Order of April 2012, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2011-12 and 2012-13 without linking it to the capacity utilization, in view of clause 2.9.11 of the 2005 tariff guidelines, which stipulates that investment made in accordance with the obligation under Concession Agreement will be considered for ROCE even if full capacity utilization is not achieved. In view of the above position, Return on capital employed is allowed at 16% for all the years under consideration even though the ICTPL has not handled any traffic during the years 2013-14 and 2014-15.
- (xi). (a). A statement showing the analysis of the performance of ICTPL for the years 2011-12 to 2014-15 is attached as **Annex - I**.
- (b). A summary of the comparison of the actuals for the years 2011-12 and 2012-13 vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

(₹ In Lakhs)			
Particulars	Aggregate of the Estimates relied upon in the last Order for the years 2011-12 & 2012-13	Aggregate of Actuals for the years 2011-12 & 2012-13	% Variation
Traffic (in MTs)	68378	53466	-21.81%
Op. Income	1411.05 *	1109.09	-21.40%
Total Exps (incl. Depn)	1812.19	1728.52	-4.62%

\* The operating income estimates are adjusted to reflect the 25% increase granted vide the April 2012 Order.

- (c). The details regarding the Actual Return earned by ICTPL on the Capital Employed are given in the following table:

Sr. no.	Particulars	2011-12	2012-13	Average
(i).	Actual Surplus before Return earned by ICTPL	(373.40)	(272.43)	-322.92
(ii).	Actual Capital Employed	995.74	406.21	700.98
(iii).	Actual Return on Capital Employed as a percentage.	-37.50%	-67.07%	-52.28%
(iv).	Variation in Return on Capital Employed @ 16%	-334.37%	-519.16%	-426.77%

- (d). As per Clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or - 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle.

It may be recalled that based on the Ministry of Shipping (MOS) letter No. 14019/20/2009-PG dated 12 June 2015, the ICTPL was, *inter alia*, communicated vide our letter no. TAMP/46/2015-Misc dated 24 July 2015 that this Authority would henceforth take into account both the financial and physical parameters, for the purpose of clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005.

As can be seen from the above tables, the variation between the actual and estimated traffic is 21.81% and the variation between the actual and estimated financial parameters is -426.77%. Since both the financial and physical parameters are more than +/- 20%, in terms of the stipulation contained in Clause 2.13 of the 2005 Guidelines, there is a case to set off 50% of the past deficit of ICTPL pertaining to the years 2011-12 and 2012-13, in the current exercise of tariff fixation, as per MOS letter, as given below:

Particulars	₹ in Lakhs
Total deficit 2011-12 and 2012-13	-870.14
20% to be met by ICTPL	-174.03
Balance deficit	-696.11
50% to be considered for set off	<b>-348.06</b>

- (e). The deficit for the years 2013-14 and 2014-15 would not be governed by the stipulation contained in Clause 2.13 of the 2005 Guidelines, since no estimates are available for comparison of the actuals for the said period. In view of the above position, the entire deficit for the years 2013-14 and 2014-15 to the tune of ₹209.77 lakhs is also considered for set off, in the current exercise of tariff fixation.
- (xi). Considering that the proposal of ICTPL is for seeking approval for handling of vehicles, steel cargo and containers at OCT on an adhoc basis with effect from 29 June 2015 till 31 March 2019, it is appropriate to analyse the actual performance of ICTPL during the years 2015-16 to 2017-18 and the estimates for the year 2018-19.

The actuals furnished by ICTPL for the years 2015-16 and 2016-17 has been analysed with reference to the audited accounts of the respective years as furnished by ICTPL, as discussed in the subsequent paragraphs. With regard to the year 2017-18, the figures are partly based on actuals and partly based on estimates. Further, the annual accounts for the year 2017-18 was not available at the time of analyzing the case in reference. Therefore, the estimates pertaining to the year 2017-18 as relied upon now, would be reviewed based on the audited Accounts for the year 2017-18, during the next review of tariff of ICTPL.

With regard to the year 2018-19, the ICTPL has expressed its inability to provide any financial/ traffic projections for the year 2018-19. In view of this position, the estimates for the year 2018-19 have been built up by taking the estimates for the year 2017-18 as base as discussed in the subsequent paragraphs.

- (xii). (a). As brought out earlier, based on the specific approval accorded by the MBPT, the ICTPL has furnished details to show that it has been handling automobiles, steel cargo and containers since 20 July 2015. A comparative position of the year wise details of the actual traffic handled by ICTPL as furnished by it and the traffic details as furnished by MBPT is given below:

Particulars	2015-16		2016-17		2017-18		Total	
	ICTPL	MBPT	ICTPL	MBPT	ICTPL	MBPT	ICTPL	MBPT
Automobiles (units)	105334	105334	193831	195320	221083	221083	520248	521737
Containers (TEUs) (tonnes)	153 Not given	Not given 1206	320 Not given	Not given 1641	0 0	0 0	473 Not given	Not given 2847
Iron & Steel (tonnes)	81302	81302	27542	20101	188664	194428	297508	295831
Packages (tonnes)	12796	12349	26186	23129	24724	22458	63706	57936

As seen above, there is a difference in the traffic figures furnished by ICTPL and MBPT. When this difference was brought to the notice of ICTPL, the ICTPL has given a detailed statement indicating the vessel wise traffic handled by ICTPL during the years 2015-16 to 2017-18 and has confirmed that the figures furnished by ICTPL is correct as per their records. Based on the confirmation furnished by the ICTPL, and keeping in view that the difference is not substantial, the traffic figures as furnished by ICTPL for the years 2015-16 to 2017-18 is relied upon.

- (b). In respect of the year 2018-19, the ICTPL has not estimated any traffic inspite of a specific request in this regard. However, if the tariff is to be fixed for the year 2018-19 as requested by ICTPL, it is essential to have the estimates of traffic for 2018-19. In this connection, the appropriate approach would be to take into account the past trend of traffic to determine the future traffic. However, incase of ICTPL, the trend in traffic of automobiles, steel cargo and packages is seen to be erratic, in the past. Moreover, the other cargo to be handled at ICTPL is not definite as it would depend upon the occupancy of the MBPT berths. In view of this

position, the traffic of vehicles, steel cargo for the year 2018-19 has been considered by assuming a modest 10% growth over the estimated/ actual traffic of vehicles and steel cargo pertaining to the year 2017-18. Since no containers have been handled/ estimated to be handled during the year 2017-18 and the containers handled in the past is insignificant, no containers have been estimated to be handled during the year 2018-19 also.

- (xiii). (a). For the years 2015-16 and 2016-17, the income as given in the audited annual accounts of ICTPL have been relied upon. While doing so, income under some heads in the annual accounts viz., Interest on Margin money deposit, Interest on Bank deposit and Balances no longer payable written back, have been excluded from the Cost statement.
  - (b). Further, from the Annual Accounts of ICTPL from the year 2015-16 onwards, the revenue share paid by ICTPL to MBPT is indicated as an appropriation of the income, instead of the earlier practice of indicating the revenue share as an item of operating cost. Thus, with regard to the income for the years 2015-16 and 2016-17, the revenue share paid by ICTPL to MBPT to the tune of ₹ 2246.06 lakhs and ₹ 4409.24 lakhs respectively, has been reflected as an appropriation of income in the Annual Accounts. As per clause 2.8.1 of the tariff guidelines of 2005, revenue share payable by ICTPL to MBPT will not be allowed as an admissible cost for tariff computation. This position has also been clearly spelt out in Article 10.1 of the LA entered into by ICTPL with MBPT. Thus, the revenue share paid by ICTPL to MBPT during the years 2015-16 and 2016-17 is added back to the operating income of the respective years.
  - (c). The Annual Accounts for the years 2015-16 and 2016-17 also reflect income and expenses towards ‘Construction’, which has not been included as part of income and expenses by the ICTPL in its Cost statement. In this regard, the ICTPL has stated that in accordance with the principles in Appendix A to Indian Accounting Standards (AS) 11 relating to accounting for Service Concession Agreements, the Company is required to recognize Construction Revenue in its Statement of Profit & Loss with a Margin on the construction cost incurred by the company which is estimated at 1% on construction cost. This is reported to be a notional Income and just an Accounting Adjustment and the said revenue is reported to be not realizable from any Customer or User. Based on the explanation furnished by the ICTPL, the revenue as well as the expenditure pertaining to ‘construction’ has been excluded from the cost statement.
  - (d). With regard to the year 2017-18, inspite of a specific request, the ICTPL has not furnished the workings in support of the income for the year 2017-18. Given that the wharfage rate in respect of automobiles in the Scale of Rates of MBPT which has been adopted by ICTPL is prescribed on an advalorem basis, it is not found possible to estimate the income with the available data of number of vehicles. However, considering that the traffic as furnished by ICTPL has been relied upon, the operating income as furnished by ICTPL for the year 2017-18 is also relied upon.
  - (e). In respect of the year 2018-19, given that a 10% increase in traffic has been considered over the traffic for the year 2017-18, the income in respect of the year 2018-19 is also considered with a 10% increase over the income estimates for the year 2017-18.
- (xiv). (a). As stated earlier, in the Annual Accounts of ICTPL for the years 2015-16 and 2016-17, the revenue share paid by ICTPL to MBPT is indicated as an appropriation of the income, instead of the earlier practice of indicating the revenue share as an item of operating cost. Thus, as already stated earlier, revenue share paid by ICTPL to MBPT during the years 2015-16 and 2016-17 has not been considered in the analysis. The Interest cost as reflected in the Annual Accounts have also not been considered in the Cost statement.
  - (b). The breakup of the operating expenses is not made available for the year 2017-18 by ICTPL. In the absence of details, the total actual operating expenses of ICTPL for the year 2016-17 was taken as base and escalated by 2% and adjusted for the traffic variation, to determine the overall operating cost for the year 2017-18. Since this amount was seen to be higher than the estimates furnished by ICTPL, the estimates as furnished by ICTPL for the year 2017-18 is relied upon.

- (c). Likewise, the total estimated operating expenses of ICTPL for the year 2017-18 is taken as base and escalated by 3.45% and adjusted for the traffic variation, to determine the overall operating cost for the year 2018-19.
- (d). Further, as brought out earlier, an amortization of the share issue expenses to the tune of ₹ 0.89 lakhs per annum has been considered in our analysis for the years 2015-16 to 2018-19.
- (e). The actual finance & miscellaneous expenses for the year 2016-17 is considered as the estimates of finance & miscellaneous expenses for the years 2017-18 and 2018-19.
- (xv). (a). Clause 2.7.1 of the tariff guidelines stipulates that in case of private terminals, depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. The ICTPL has not furnished separate workings in respect of calculation of depreciation. The Annual Accounts of ICTPL for the years 2015-16 and 2016-17 confirm that the depreciation has been calculated as per the provisions of the Companies Act, 2013. The depreciation for the year 2015-16 is considered as reflected in the audited annual accounts of ICTPL for the said year.
  - (b). During the year 2016-17, as seen from the audited annual accounts of ICTPL, the ICTPL is seen to have capitalized an expenditure to the tune of ₹ 735.60 crores as an intangible asset viz. Software and Port Rights and is also seen to have considered the amortization of the said capital expenditure. This is reported to be the right to operate the berth facility for a fee, considering the fact that the project could not be commissioned as per the original plan and is reported to have commenced during the year 2016-17 after the cessation and capitalization of interest during the construction period. Considering that the amount is reflected in the audited annual accounts for the year 2016-17, the depreciation amount as reflected in the audited annual accounts is relied upon.
  - (c). For the year 2017-18, the depreciation as estimated by ICTPL is relied upon. In the absence of any details furnished by ICTPL for the year 2018-19, the depreciation for the year 2017-18 is considered as the depreciation for the year 2018-19 also.
- (xvi). (a). For the years 2015-16 and 2016-17, the closing net block of assets as reflected in the Annual Accounts has been taken into account. For the years 2017-18 and 2018-19, the closing net block of assets after adjustment of annual depreciation has been taken into account.
  - (b). As brought out earlier, the Upfront fees towards O & M rights to the tune of ₹ 25 crores reflected as 'Intangible Asset' in the Annual Accounts has not been taken into account in the net block of assets, as per the approach adopted in the last fixation of tariff of ICTPL.
  - (c). Further, as brought out earlier, unamortized portion of share issue expenses has been considered as part of the capital employed, in line with the approach adopted during the fixation of tariff of ICTPL in the past.
  - (d). The working capital for the years 2015-16 to 2018-19 are discussed below:
    - (i). For the reasons as brought out earlier, no sundry debtors with regard to lease rentals (contractual obligations of LA are treated as a part of sundry debtors) have been considered for any of the years under consideration.
    - (ii). For the reasons as brought out earlier, in the absence of details of value of inventory consumed by ICTPL during the relevant years are not available, the value of inventory is taken as 'nil' in the working capital for all the relevant years under consideration.
    - (iii). The cash balance is considered based on one month's operating expenses and overheads, for all the years under consideration.
    - (iv). The tariff guidelines of 2005 do not stipulate any norms for current liabilities. For the years 2015-16 and 2016-17, the ICTPL has indicated the amount of 'Trade payables' as current liabilities for the relevant years. Considering that no sundry debtors have been considered in the analysis for any of the years under

consideration, the current liabilities are not taken into account for any of the years under consideration.

- (e). Based on the value of net fixed assets, working capital and component of unamortized portion of share issue expenses, the Capital Employed has been assessed for all the years under consideration.
- (xvii). Return on capital employed is allowed at 16% for all the years under consideration.
- (xviii). (a). Subject to the discussions above, the cost statement has been modified. Further, as brought out earlier, the impact of past deficit to the tune of ₹348.06 lakhs pertaining to the years 2011-12 & 2012-13 and the deficit of ₹209.77 lakhs pertaining to the years 2013-14 & 2014-15 has to be factored in the financial position for the years 2015-16 to 2018-19. The modified cost statement is attached as **Annex – II**. The results disclosed by cost statement at the existing level of tariff at ICTPL are summarized as shown in the table given here in under:

Operating Income					Net Surplus(+)/ Deficit(-)					Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating Income				Average Surplus/ (Deficit) %
(₹ in crores)					(₹ in crores)					2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	
2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Total	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Total	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	
40.84	80.17	98.59	108.45	328.05	35.10	-	-	-40.21	-126.99	85.94%	-83.14%	-56.01%	-37.08%	-22.57%

- (b). As can be seen from the above table, the ICTPL has been/ would be in deficit to the tune of around ₹126.99 crores during the years 2015-16 to 2018-19. The deficit has been arrived at the existing level of tariff of ICTPL. Thus, even based on the levy of wharfage rates as prescribed for MBPT and levy of berth hire charges at 1.3 times of the MBPT tariff, the ICTPL is in a deficit position. In other words, levy of wharfage rates as prescribed for MBPT and levy of berth hire charges at 1.3 times of the MBPT tariff, would not put ICTPL at an undue advantageous position, as it has not earned any ROCE.
- (c). Considering the deficit position of ICTPL for the years 2015-16 to 2018-19 as discussed above and given that the Board of Trustees have accorded approval of the tariff arrangement of ICTPL and since the users have also expressed their support to the tariff rates being levied by ICTPL, this Authority is inclined to approve the levy of wharfage rates as prescribed for MBPT and levy of berth hire charges at 1.3 times of the MBPT tariff, as proposed by ICTPL on an adhoc basis.
- (d). The ICTPL has sought retrospective approval of the rate from 29 June 2015. Considering that the 1<sup>st</sup> vessel was handled at OCT on 20 July 2015, (as seen from the details furnished by ICTPL), it is felt appropriate to give retrospective approval to the rate from 20 July 2015 till the time the project is revived by the Government or otherwise or upto 31 March 2019, whichever is earlier.
- (xix). (a). The ICTPL has defined the terms viz., Barge, Coastal Vessel, Day, Dollar, Foreign going Vessel, Free period, Full Container Load, GRT, Less than Container Load, Month, Over dimensional Container, Reefer Container, RO/ RO Vessel, Shut Out Container, Transhipment Cargo, Vessel, Vessel Completion Date and Wharfage, in its Scale of Rates. The definitions proposed to the above terms is seen to be in line with the definitions prescribed in respect of these terms in the existing Scale of Rates of MBPT and in other Major Port Trusts and hence, is approved.
- (b). The ICTPL has also defined the term ‘License Agreement’ in its Scale of Rates to mean an agreement signed between The Board of Trustees of The Port Of Mumbai (Licensor/ MBPT/ client), a body corporate constituted under the provisions of the Major Port Trusts Act, 1963 and having its Administrative Office at Port House, Ballard Estate, Mumbai – 400 001 and INDIRA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LTD (Licensee/ ICTPL/ the Company), a Company registered under the Companies Act, 1956, and having its registered office at Indira Dock, Near Green Gate, Mumbai Port, Mumbai – 400 038. The proposed note is not seen to be a definition governing the levy of tariff. Hence, the same is not approved.
- (c). The term ‘OCT’ has been defined to mean Off-shore Container Terminal of ICTPL at Mumbai port premises, which is also approved.

- (xx). (a) Some general notes governing the levy of the charges viz., conditionalities governing classification of vessels into foreign and coastal, levy of interest on delayed payments/ refunds, conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates/ rationalize the conditionalities, conditionalities governing levy of adhoc rates in the event tariff for a service/ cargo is not available, rounding off bills, conditionalities governing levy of concessional rates on coastal vessel/ cargo/ container (other than thermal coal, POL, iron ore and iron ore pellets), non-levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the ICTPL, which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Scale of Rates of MBPT and other major port trusts and hence, is approved.
- (b) The rate of interest on delayed payments/refunds has been updated based on the prevailing Prime Lending Rate of SBI.
- (xxi). The conditionalities governing levy of berth hire charges, wharfage charges and container related charges as proposed by ICTPL are seen to be in line with similar notes prescribed in the existing Scale of Rates of MBPT and hence, is approved.

16.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority accords approval for the Scale of Rates of ICTPL, which is attached as **Annex - III**.

16.2. The adhoc Scale of Rates and conditionalities in respect of ICTPL shall be deemed to have come into effect retrospectively from 20 July 2015 and shall be in force till the time the project is revived or upto 31 March 2019, or otherwise, whichever is earlier. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

16.3. The ICTPL shall furnish its Annual Accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year furnish to this Authority through MBPT. If ICTPL fails to provide such information within the stipulated time limit, the MBPT shall initiate appropriate action against ICTPL.

16.4. The tariff of the ICTPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on various assumptions made as explained in the analysis. If this Authority at any time during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimation considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, it shall directly require the ICTPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

16.5. In this regard, the ICTPL is requested to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+) / (-) 20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority will call upon the concerned operator to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the ICTPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./218/18]

#### ANNEX - I

#### INDIRA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED Past period Analysis for the years 2011-12 to 2014-15

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates relied upon in April 2012 Order of ICTPL		Actuals		Actuals	
		2011-12	2012-13	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
	<b>Traffic (in TEUs)</b>	<b>30281</b>	<b>38097</b>	<b>30708</b>	<b>22758</b>	<b>Nil</b>	<b>Nil</b>
<b>I</b>	<b>Total Operating Income</b>						
	(i) Container handling income	400.88	666.32	393.06	346.63	0.00	0.00

	(ii) Cargo handling income	100.81	142.59	141.47	131.99	0.00	0.00
	(iii) Others (container storage charges)	37.50	62.95	43.93	52.01	0.00	0.00
	<b>Total - I</b>	<b>539.19</b>	<b>871.86</b>	<b>578.46</b>	<b>530.63</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>II</b>	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>						
	(i) Operating & Direct labour	225.85	239.40	228.77	176.46	0.00	0.00
	(ii) Maintenance labour	75.14	72.75	97.91	68.85	0.00	0.00
	(iii) Equipment Running costs	67.44	80.60	89.67	62.08	0.00	0.00
	(iv) Royalty / revenue share	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) Equipment hire	55.86	70.48	56.99	43.37	0.00	0.00
	(vi) Lease Rentals as per concession agreement	177.96	186.86	177.96	132.05	0.00	0.00
	(vii) Insurance	8.01	8.01	6.71	2.52	0.00	0.00
	(viii) Other expenses	1.36	1.44	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>Total - II</b>	<b>611.61</b>	<b>659.54</b>	<b>658.01</b>	<b>485.33</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>III</b>	Depreciation	212.10	201.89	207.98	141.88	10.22	0.00
<b>IV</b>	<b>Overheads</b>						
	(i) Management & Administration overheads	11.32	12.00	13.7	12.12	0.0	0.00
	(ii) General overheads	49.49	52.46	55.74	152.0	129.80	2.0
	(iii) Preliminary expenses & upfront payment write-off	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
	<b>Total - IV</b>	<b>61.70</b>	<b>65.35</b>	<b>70.30</b>	<b>165.02</b>	<b>130.69</b>	<b>2.89</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)</b>	<b>(346.22)</b>	<b>(54.92)</b>	<b>(357.83)</b>	<b>(261.60)</b>	<b>(140.91)</b>	<b>(2.89)</b>
<b>VI</b>	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	1.37	0.00	1.37	0.42	0	0.00
<b>VII</b>	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	16.14	17.11	16.94	11.25	2.47	0.00
<b>VIII</b>	FMI Less FME (VI) - (VII)	(14.77)	(17.11)	(15.57)	(10.83)	(2.47)	0.00
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>(360.99)</b>	<b>(72.03)</b>	<b>(373.40)</b>	<b>(272.43)</b>	<b>(143.38)</b>	<b>(2.89)</b>
<b>X</b>	Capital Employed	853.47	650.69	995.74	406.21	239.95	156.90
<b>XI</b>	Return on Capital Employed	136.56	104.11	159.32	64.99	38.39	25.10
<b>XII</b>	Capacity Utilization	20%	48%	20%	28%	0%	0%
<b>XIII</b>	<b>Return adjusted for capacity utilization</b>	<b>136.56</b>	<b>104.11</b>	<b>159.32</b>	<b>64.99</b>	<b>38.39</b>	<b>25.10</b>
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>(497.55)</b>	<b>(176.14)</b>	<b>(532.72)</b>	<b>(337.42)</b>	<b>(181.77)</b>	<b>(27.99)</b>

## ANNEX - II

**INDIRA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED**  
**Consolidated Cost statement for the years 2011-12 to 2018-19**

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals		Actuals		Actuals		Estimates as given by ICTPL	Estimates as modified by TAMP
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17		
	<b>Traffic</b>								
	- Steel Cargo (in Tonnes)	Nil	Nil	Nil	Nil	81302	27542	188664	188664
	- Containers (in TEUs)	30708	22758	Nil	Nil	153	320	0	0
	- Vehicles (in nos.)	Nil	Nil	Nil	Nil	105334	193831	221083	243191
	- Packages (in tonnes)	Nil	Nil	Nil	Nil	12796	26186	24724	27196
I	<b>Total Operating Income</b>								
	(i) Container handling income	436.99	398.64	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Cargo handling income	141.47	131.99	0.00	0.00	3274.81	6488.01	7947.06	8741.77
	(iii) Vessel related income	0.00	0.00	0.00	0.00	808.94	1528.79	1911.67	2102.84
	<b>Total - I</b>	<b>578.46</b>	<b>530.63</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>4083.75</b>	<b>8016.80</b>	<b>9858.73</b>	<b>9858.73</b>
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation &amp; revenue share)</b>	<b>658.01</b>	<b>485.33</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>354.50</b>	<b>393.23</b>	<b>666.00</b>	<b>666.00</b>
III	Depreciation	207.98	141.88	10.22	0.00	44.39	2760.09	3790.36	3790.36
IV	<b>Overheads</b>								
	(i) Management & Administration overheads	13.7	12.12	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) General overheads	55.74	152.0	129.80	2.0	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Preliminary expenses & upfront payment write-off	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
	<b>Total - IV</b>	<b>70.30</b>	<b>165.02</b>	<b>130.69</b>	<b>2.89</b>	<b>0.89</b>	<b>0.89</b>	<b>0.89</b>	<b>0.89</b>
V	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)</b>	(357.83)	(261.60)	(140.91)	(2.89)	3683.97	4862.59	5401.48	6295.48
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	1.37	0.42	0.00	0.00	0.15	0.04	0.00	0.00

<b>VII</b>	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	16.94	11.25	2.47	0.00	4.35	5.56	5.56	5.56	5.56
<b>VIII</b>	FMI Less FME (VI) - (VII)	(15.57)	(10.83)	(2.47)	0.00	(4.20)	(5.52)	(5.56)	(5.56)	(5.56)
<b>IX</b>	<b>Surplus/ (Deficit) Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>(373.40)</b>	<b>(272.43)</b>	<b>(143.38)</b>	<b>(2.89)</b>	<b>3679.77</b>	<b>4857.07</b>	<b>5395.92</b>	<b>5395.92</b>	<b>6289.92</b>
<b>X</b>	Capital Employed	995.74	406.21	239.95	156.90	191.72	71142.88	67436.99	67363.53	63573.17
<b>XI</b>	Return on Capital Employed	159.32	64.99	38.39	25.10	30.68	11382.86	10789.92	10778.16	10171.71
<b>XII</b>	Capacity Utilization	20%	28%	0%	0%	60%	60%	60%	60%	60%
<b>XIII</b>	Return adjusted for capacity utilization	159.32	64.99	38.39	25.10	30.68	11382.86	10789.92	10778.16	10171.71
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus/ (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>(532.72)</b>	<b>(337.42)</b>	<b>(181.77)</b>	<b>(27.99)</b>	<b>3,649.09</b>	<b>(6,525.79)</b>	<b>(5,394.00)</b>	<b>(5,382.24)</b>	<b>(3,881.79)</b>
<b>XV</b>	Set off of past deficit (pertaining to the years 2011-12 & 2012-13)		(348.06)			-87.02	-87.02		-87.02	-87.02
<b>XVI</b>	Set off of past deficit (pertaining to the years 2013-14 & 2014-15)			(209.77)		-52.44	-52.44		-52.44	-52.44
<b>XVI</b>	<b>Total Net Deficit ( XIV + XV + XVI )</b>				<b>3,509.64</b>	<b>(6,665.25)</b>		<b>(5,521.70)</b>	<b>(4,021.25)</b>	
<b>XVII</b>	<b>Total Net Deficit as a percentage of operating income ( XVI / I )</b>				<b>85.94%</b>	<b>-83.14%</b>		<b>-56.01%</b>	<b>-37.08%</b>	

**Annex III**

**INDIRA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LTD**  
**SCALE OF RATES**

**CHAPTER – I**

**1.1 DEFINITIONS**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). ‘ICTPL’ shall mean Indira Container Terminal Private Ltd.
- (ii). ‘OCT’ shall mean Offshore Container Terminal of ICTPL at the Mumbai Port premises.
- (iii). ‘Barge’ is flat bottomed vessel whether self-propelled or not.
- (iv). ‘Coastal Vessel’ shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.
- (v). “Day” means a calendar day i.e. the period from the midnight of a day to the midnight of the following day.
- (vi). ‘Dollar’ means US \$.
- (vii). ‘Demurrage’ shall mean charges payable for storage of cargo/ container within port premises beyond free period, as specified in the scale of rates.
- (viii). ‘Foreign-going Vessel’ shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (ix). ‘Free period’ shall mean the period during which cargo/ container shall be allowed storage free of demurrage charges and this period shall exclude Sunday(s), customs holidays and the terminal’s Non-working days.
- (x). ‘Full Container Load’ (FCL) shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel’s manifest.
- (xi). ‘GRT’ means Gross Registered Tonnage of vessel as per the Ship’s Registry or the International Tonnage Certificate issued by the competent authorities or a declaration from Defence Authorities in respect of war ships/ Naval ships.
- (xii). ‘Less than a Container Load’ (LCL) shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel’s manifest.
- (xiii). ‘Month’ shall be reckoned as 1<sup>st</sup> day (inclusive) of one month to the 1<sup>st</sup> day (exclusive) of the next month or from the 2<sup>nd</sup> day (inclusive) of one month to the 2<sup>nd</sup> day (exclusive) of the next month and so on. E.g. 14<sup>th</sup> of January (inclusive) to 14<sup>th</sup> of February (exclusive).
- (xiv). ‘Over dimensional container’ shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xv). ‘Reefer Container’ shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xvi). ‘RO/ RO Vessel’ is the shortening of the term ‘Roll On/ Roll Off’. A method of ocean cargo service using a vessel with ramps which allows wheeled vehicles to be loaded and discharged without cranes. Also refers to any specialised vessels designed to carry Ro/ Ro cargo.

- (xvii). ‘Shut out Container’ shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever.
- (xviii). ‘Transhipment cargo’ shall mean any cargo not originally manifested for the port of Mumbai, but landed at Mumbai and subsequently reshipped to other ports / removed to other Ports by same or any other vessel. Transhipment of cargo is applicable to import oriented cycle only and not for export oriented cycle.
- (xix). ‘Vessel’ includes anything made for the conveyance mainly by water of human being or of goods and a caisson.
- (xx). **Vessel Completion Date (VCD)**
  - For vessel in the Docks - the date on which import operations of the vessel are fully completed.
- (xi). ‘Wharfage’ shall mean the basic due recoverable on all cargo/ container imported or exported or transhipped or passing through the port, whether porteredaged by the port or not.

## **1.2. General Terms and Conditions**

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as ‘coastal’ or ‘foreign-going’ for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii)(I). (A).System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
  - (i). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
  - (ii). A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
  - (B). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate.
    - (i). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
    - (ii). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
    - (iii). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (ii)(II). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal Rate
  - (i). Foreign going Indian vessel having General Trading License issued for ‘worldwide and coastal’ operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
    - a) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian port.
    - b) Not converted\* to costal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

\*The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian Port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (ii) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/container.
  
- (iii).
  - (a). All dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector banks as may be specified from time to time.
  - (b). The day of berthing of the vessel shall be reckoned as the day for such conversion.
  - (c). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in the cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
  
- (iv). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port.
  
- (v). Interest on delayed payments / refunds:
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments at the rate of 15.70% per annum.
  - (b). The delay in payments by user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to the case where payment is to be made before availing of the services / use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and / or prescribed as a condition in the tariff.
  - (c). The delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user, whichever is later.
  
- (vi).
  - (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The port may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
  - (b). The ICTPL may, if it so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
  - (c). The ICTPL should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/ or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
  
- (vii).
  - (a). Wherever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the ICTPL can submit a suitable proposal to the TAMP.
  - (b). Simultaneously, with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
  - (c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port and the concerned user(s).
  - (d). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.

- (viii). The minimum charges recovered in any bill shall be Rupees one hundred (₹ 100/-) only.
- (ix). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (x). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xi) (a). The vessel related charges for coastal ships will be 60% of the charges levied for other vessels.
- (b). The cargo/ container related charges for coastal cargo/ containers, other than thermal coal and POL including crude oil iron ore and iron ore pellets will be 60% of the normal cargo/container related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates shall be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (d). In case of container related charges the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession shall be on all the relevant charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (e). The charges for coastal cargo/containers/vessels will be denominated and collected in Indian Rupees (₹).
- (xii) (a). Vessel related charges for coastal vessel shall not exceed 60% of the corresponding charges for other foreign going vessels. Further, these charges will be collected in Indian Rupees only.
- (b). As regards the Container related charges which are denominated in US dollars for the foreign containers, the tariff for coastal container shall not exceed 60% of the corresponding charges for other foreign containers. Further, these charges will be collected in Indian Rupees only.”

## CHAPTER – II

### VESSEL RELATED CHARGES

#### **2.1. BERTH HIRE CHARGES**

Sl. No.	Vessels berthed at	Rate per GRT for per hour or part thereof	
		Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal Vessel (in ₹)
1.	Offshore Container Terminal	The berth hire charges would be levied at 1.3 times of the MBPT berth hire charges as applicable from time to time.	

#### **Notes:**

- For the purpose of levy of the above charges
  - The minimum GRT for any vessel except off shore supply vessels will be taken as 1000 and
  - The term ‘vessel’ will include the boats, barges and craft of GRT of 1000 and above.

- (iii). Coastal vessels shall include vessels of Coast Guard / Indian Navy.
2. (i). The berth hire shall be leviable from the time a vessel takes the berth till the time it leaves the berth.
- (ii). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply, berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
- (iii). There shall be a ‘penal berth hire’ equal to one day’s berth hire charges for a false signal.
- (iv). The Master / Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (v). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship’s waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
3. Sundays and Port non-working days will be treated as normal working days for levy of the above charges and no separate charge will be levied.
4. All vessels berthing at berths at Sr. Nos. (1) and (2) above for other than cargo operations, the berth hire charges shall be recovered as under :
- (i). Upto 10 days of occupation of berth: Normal berth hire charges.
  - (ii). From 11<sup>th</sup> day to 20<sup>th</sup> day of occupation of berth: 150% of normal berth hire charges.
  - (iii). After 21<sup>st</sup> day of occupation of berth: 200% of normal berth hire charges
5. No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berth due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.
6. Priority / Ousting Priority Charges in addition to Normal Berth Hire Charges as stated below or as and when changed by the Govt. or appropriate authority will be applicable:
- (a). For providing the “priority berthing” to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for a single day or 75 percent of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher shall be levied.
  - (b). For providing the “ousting priority” to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for a single day or 100 per cent of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the Berth whichever is higher shall be levied. In addition, for providing “Ousting priority” to any vessel, the charges for ‘shifting in’ and ‘shifting out’ of the vessels shall be collected.
  - (c). The fee for according priority/ ousting priority as indicated above shall be charged for all the vessels except the following categories:
    - (i). Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence.
    - (ii). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.

### CHAPTER – III

#### CARGO RELATED CHARGES

The charges as herein after prescribed will be leviable on all traffic to OCT –

##### **3.1. Schedule of wharfage on goods**

No.	Description of Goods.	Basis of Charge	Foreign (₹)	Coastal (₹)
1.	Motor vehicles and Cars Including bull dozers, forklifts, tractors, cranes and Military Tanks (Import & Export)	Ad-valorem	<i>The wharfage charges would be levied at the level of MBPT wharfage charges as</i>	
2.	Rail cars	Per Wagon		
3.	Defence Stores and Defence equipment/ machinery.	Tonne		

No.	Description of Goods.	Basis of Charge	Foreign (₹)	Coastal (₹)
4.	All items other than those specified above.	Ad-valorem		
5.	Iron and Steel Materials (Import)	Tonne		
6.	Iron and Steel Materials (Export)	Tonne		

**GENERAL NOTES TO SECTION 3.1 (A):**

1. Wharfage leviable on ad-valorem basis in the foregoing schedule will be levied on the CIF value of goods in the case of imports and FOB value of goods in the case of exports and on value specified in the bill of coastal goods in the case of coastal cargo. Wharfage leviable on weight basis in the foregoing schedule will be assessed on gross weight of the goods as shown in the Bill of Lading, Manifest or Invoices.
2. For the assessment of wharfage on import or export goods, the importer or the exporter or their clearing agent, as the case may be, shall produce copy/ copies of the invoices/specification attested by Customs together with the Customs documents such as Bill of entry/ Shipping Bill/ Transhipment Permit as required under Docks Bye-Law No.96 issued by MBPT, for the purpose of assessment and verification of charges. For any misdeclaration of weight, quantity, value or description of goods, the importer/exporter or his clearing agent, as the case may be, will be liable for action under Section 115 of the Major Port Trusts Act, 1963.
3. Wharfage as applicable to transhipment cargo as provided in Note 4 (b) below shall be recoverable in case of cargo discharged from one hatch of a vessel and reshipped in another for trimming or re-arranging the vessel's cargo either by lighters from overside or over the Docks wharves.
4.
  - a). Transhipment cargo, if discharged and re-loaded on to the same vessel/ another vessel, single wharfage shall be leviable for both movements and demurrage on expiration of the free period of three days as admissible to import cargo will be levied.
  - b). Cargo where advalorem rates are specified and not destined for OCT, wharfage @ ₹235/- per tonne in case of transhipment by sea and ₹101/- per tonne in case of transhipment by road shall be levied.
  - c). Empty Mafis which are not destined for OCT, wharfage @ ₹ 235/- per tonne in case of transhipment by sea and ₹101/- per tonne in case of transhipment by road shall be levied.
5. Damaged Goods:
  - a). Cargo landed from vessels loading in OCT owing to fire or other accidental cause and re-shipped or from vessels returned to Port by reason of the same cause or stress of weather will be charged one wharfage prescribed in the above Schedule.
  - b). In respect of Iron and Steel materials, shifting of cargo from the wharf (hook point) to the storage point will not be undertaken by the ICTPL.
6. Shippers' own container: For recovery of wharfage on empty SOC unit, tare weight of 20' container will be considered as 2.3 MT; 40' container as 4.0 MT and 45' container as 4.5 MT.
7. Before classifying any cargo under unspecified category in the wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the wharfage schedule. However, in respect of Defence Stores and Defence equipment/machinery, which can be classified under Rate No.3 of Section 3.1, such reference to Customs classification will not be applicable.
8. Re-export cargo: For the re-export cargo, import wharfage will be recovered and demurrage shall be recovered till the date of shipment/stuffing and thereafter export wharfage will be recovered.
9. "Defence stores" would include 'Bombs, grenades, torpedoes, mines, missiles, and similar munitions of war and parts thereof: cartridges and other ammunition and projectiles and parts thereof, including shot and cartridges wads' coming under Arms, Ammunition, parts and accessories thereof but the reference to "parts thereof does not include radio or radar apparatus as per note no. 2 of Chapter no. 93 of Customs Tariff of India.

**CHAPTER – IV****4.1. Composite charges on Cargo containers handled with Quay Side Gantry Cranes**

Description	Containers upto 20'		Containers Above 20' & upto 40'				Containers length above 40'			
	Rates for Foreign Containers (in ₹)	Rates for Coastal Containers (in ₹)	Rates for Foreign Containers (in ₹)	Rates for Coastal Containers (in ₹)	Rates for Foreign Containers (in ₹)	Rates for Coastal Containers (in ₹)				
	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty
General Containers										
Transhipment & Same Bottom Containers										
Export containers brought by Barges under Shipping Bills from other ports for shipment										
Containers moved by barges between ICTPL & other ports										

**Notes:**

- (i). Cargo container means specifically designed container of uniform size for consolidating goods within compact unit.
- (ii). The above charges include wharfage, on board stevedoring charges, handling at shipside, lift on of export/lift off import containers at the pre-stack area, removal of container between shipside and pre-stack.
- (iii). Additional services of loading/unloading of containers on to the Agents' trailers.